



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 24 aprile 2021



Rassegna stampa

Prime Pagine

24/04/2021	Corriere della Sera	10
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Fatto Quotidiano	11
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Foglio	12
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Giornale	13
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Giorno	14
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Manifesto	15
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Mattino	16
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Messaggero	17
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Resto del Carlino	18
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Secolo XIX	19
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Sole 24 Ore	20
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Il Tempo	21
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Italia Oggi	22
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	La Nazione	23
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	La Repubblica	24
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	La Stampa	25
Prima pagina del 24/04/2021		
24/04/2021	Milano Finanza	26
Prima pagina del 24/04/2021		

Trieste

24/04/2021	Il Piccolo Pagina 4	<i>D.D.A.</i>	27
I parlamentari regionali uniti sul potenziamento di porto e rete ferroviaria			
24/04/2021	Il Piccolo Pagina 4	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	28
Patuanelli blinda il "pacchetto Trieste" «Risorse certe pure col nuovo fondo»			
24/04/2021	Il Piccolo Pagina 28	<i>LUIGI PUTIGNANO</i>	30
La vela automatizzata made in Trieste per le navi mercantili			

24/04/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	31
23/04/2021	Corriere Marittimo Piattaforma Logistica Trieste, l'AdSP rilascia la concessione a HHLA PLT ITALY per 31 anni	32
24/04/2021	La Gazzetta Marittima Su Trieste la Cina non risponde	33
23/04/2021	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i> Piattaforma logistica Trieste	34
23/04/2021	Transportonline Piattaforma Logistica Trieste: firmata concessione di 31 anni	35
23/04/2021	FerPress Porto di Monfalcone: accordo tra AP e Consorzio Economico della Venezia Giulia per cessione aree interne	36

Venezia

24/04/2021	Corriere del Veneto Pagina 13	37
24/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24 <i>ALBERTO VITUCCI</i> Terminal crociere in Canale Nord Quattro imprese per il bando di gara	38
24/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24 Cinzia Zincone lascia: «Continuerò a sostenere la portualità e laguna»	40
24/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25 <i>ALBERTO VITUCCI</i> Scavo del Vittorio Emanuele scontro Brugnaro-Ferrazzi	41
23/04/2021	FerPress AdSP Adriatico settentrionale: Zaia dà ok della Regione al nomina Fulvio Lino Di Blasio a Presidente	42

Savona, Vado

24/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18 <i>SILVIA CAMPESE</i> Le villette al posto della Playa Bufera sulle case in riva al mare	43
24/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19 <i>S. C.</i> La città bocchia il piano «No a nuovi palazzi Il litorale va protetto»	45
24/04/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 36 Meno zolfo nei combustibili in porto a Savona e Genova	46
23/04/2021	BizJournal Liguria Savona, la Capitaneria di Porto certifica la nave ibrida della Grimaldi	47
23/04/2021	BizJournal Liguria Rinnovato il Genoa Blue Agreement: tante adesioni all' accordo per ridurre l' inquinamento nei porti	48
24/04/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1 Nel porto di Savona, Grimaldi battezza la ro-ro Eco Savona	50
23/04/2021	FerPress Scalo inaugurale e battesimo nella "sua" città per la Eco Savona del Gruppo Grimaldi	51
23/04/2021	Ship Mag La Capitaneria certifica la nave ibrida ECO SAVONA di Grimaldi	53

Genova, Voltri

24/04/2021	Il Secolo XIX Pagina 5	54
Genova, accordo sul taglio dei fumi dalle ciminiere		

24/04/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	55
23/04/2021	Ansa	56
23/04/2021	FerPress	57
23/04/2021	Ship Mag	59
23/04/2021	Ansa	61
23/04/2021	BizJournal Liguria	62
23/04/2021	Comune di Genova	64
23/04/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	66
23/04/2021	PrimoCanale.it	68
23/04/2021	Corriere Marittimo	69
23/04/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	70
23/04/2021	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	71
23/04/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	72
23/04/2021	Sea Reporter	74
23/04/2021	Shipping Italy	76
23/04/2021	Ship Mag	78

La Spezia

23/04/2021	Citta della Spezia	79
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	81

Ravenna

24/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 9	82
24/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 52	83
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	84
23/04/2021	Ravenna Today	85

23/04/2021	ravennawebtv.it	86
Crociere, Ravenna Coraggiosa: "Due proposte per un terminal sostenibile"		

Livorno

24/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 58	87
«No alla Darsena Europa» Ora nasce il comitato		
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	88
Porto 2000 di Livorno: desaparecido?		

Piombino, Isola d' Elba

24/04/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 24	89
Un bando per la gestione del porto a Marina di Campo		
24/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 63	90
«Guerrieri, qui servono i lavori»		
24/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 63	91
Specchi acquei dentro il porto, bando pubblico per le concessioni		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

24/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9	92
Ecco il Recovery plan-bis «Il treno Roma-Ancona? Più veloce di 15 minuti»		
24/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 17	93
«Il Ciriachino a Giampieri» Oro a sorpresa		
24/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 50	94
Giampieri, il ciriachino d' oro prima dell' addio		
23/04/2021	Cronache Ancona	95
Ciriachino d' Oro a Giampieri: «Un onore riceverlo»		
23/04/2021	Cronache Ancona	96
«Ha ricucito il legame tra porto e città»: a Rodolfo Giampieri il Ciriachino d' Oro		
23/04/2021	Corriere Marittimo	97
Matteo Africano continua la corsa alla presidenza dell'AdSP di Ancona e rinuncia a Civitavecchia		
24/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 51	98
Traffici verso Ortona, l' accordo c' era già		
23/04/2021	IlGiornaleDellArte	100
Luce nuova per Ancona		
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	101
Il porto di Ancona digitale per tracciare traffico traghetti		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	103
Porto, pioggia di fondi dal Recovery		
24/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	105
L' Adsp guarda alla Finlandia per traffici e nuove tecnologie		
24/04/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2	106
Astorre e Lamparelli (Pd): «Andiamo avanti per lo sviluppo e la rinascita dei porti»		

23/04/2021	CivOnline	107
Ok al bilancio di previsione, Astorre e Lamparelli: "Avanti per lo sviluppo e la rinascita dei porti"		
23/04/2021	Corriere Marittimo	108
Musolino, Civitavecchia "si chiude l'instabilità amministrativa, si apre una stagione di progettualità e crescita"		
23/04/2021	Il Nautilus	110
AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale approva bilancio		
23/04/2021	Informazioni Marittime	111
Automazione e tecnologia, Civitavecchia studia Helsinki e Oulu		
23/04/2021	Shipping Italy	112
Da rifare la gara per la continuità marittima sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari		
23/04/2021	Shipping Italy	113
Semaforo verde per il bilancio di previsione 2021 dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale		
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	114
Il sottosegretario Costa a bordo di MSC Grandiosa		

Napoli

24/04/2021	Corriere del Mezzogiorno Pagina 5	115
Grimaldi segretario generale		
24/04/2021	Il Mattino Pagina 26	116
Porto, cambia il segretario via Messineo, c'è Grimaldi		
23/04/2021	Anteprima 24	117
Adsp, Annunziata cambia segretario generale: Grimaldi al posto di Messineo		
23/04/2021	FerPress	118
Workshop Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes: Mattioli (Confitarma), serve cambio di passo		
23/04/2021	FerPress	119
AdSP Tirreno centrale: nominato all'unanimità il Segretario Generale. E' Giuseppe Grimaldi, architetto, con esperienze nei trasporti		
23/04/2021	Gazzetta di Napoli	120
Economia del mare, Porto e Zes, successo per il convegno.		
23/04/2021	lidenaro.it	121
Zes, confronto di Manageritalia con i presidenti dei porti. Beccari: Lavorare su potenzialità Sud		
23/04/2021	lidenaro.it	123
Giuseppe Grimaldi nominato Segretario generale del Comitato di gestione dell'Adsp		
23/04/2021	Informare	124
Giuseppe Grimaldi è il nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale		
23/04/2021	Informazioni Marittime	125
Obiettivo 2030, Mattioli: "Serve maggior sostegno dalle istituzioni per trasporto marittimo e portualità"		
23/04/2021	Informazioni Marittime	126
Porti di Napoli e Salerno, Giuseppe Grimaldi nuovo segretario generale		
23/04/2021	Sea Reporter	127
Giuseppe Grimaldi nominato Segretario Generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale		
23/04/2021	Ship Mag	128
Napoli, Annunziata liquida Messineo: Normale avvicendamento. Al suo posto Grimaldi		

Salerno

24/04/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	129
Porto, cambia il segretario via Messineo: c'è Grimaldi		

Bari

24/04/2021	La Gazzetta Marittima	132
Il Faro Napoleonico all'AdSP		

Brindisi

24/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	133
Deposito di gas e colmata Legambiente chiede lo stop dell' iter autorizzativo		

Taranto

24/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	135
Un portale su Taranto la «capitale del mare»		

Manfredonia

24/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 32	137
Gestione faro napoleonico ora all' Autorità portuale		
24/04/2021	Quotidiano di Foggia Pagina 1	138
Via libera agli interventi sul porto industriale di Manfredonia		
24/04/2021	Il Mattino di Foggia Pagina 20	139
Manfredonia, progetto sul porto industriale		
24/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 32	141
Per il dragaggio del porto c' è il rush finale		
23/04/2021	Informazioni Marittime	142
Il porto di Manfredonia avrà un piano regolatore		
23/04/2021	Messaggero Marittimo	143
Primo Piano regolatore del porto di Manfredonia		
23/04/2021	Puglia Live	144
Foggia - VIA LIBERA AL PROGETTO SUL PORTO INDUSTRIALE DI MANFREDONIA		

Olbia Golfo Aranci

24/04/2021	La Nuova Sardegna Pagina 30	146
Comitato portuale dopo 2 anni Nizzi vuole farne parte		

Cagliari

24/04/2021	L'Unione Sarda Pagina 19	147
Crocieristi, senza sbarchi aziende in crisi		
23/04/2021	Ansa	148
Crociere: navi lontane da Cagliari, sos Comune alla Regione		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

24/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 19	149
«Non c' è sicurezza nei convogli ferroviari a bordo dei Ferry Boat»		

24/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 27	150
	Il Terminal Aliscafi intitolato a Catalano	
24/04/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 15	151
	L' opposizione deve attendere	
23/04/2021	LiveSicilia	152
	Messina, così rinascerà Zona Falcata dopo i veleni	
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	154
	Messina bonifica la Zona Falcata	

Augusta

24/04/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19	155
	«Serve un presidente a tempo pieno»	

Palermo, Termini Imerese

24/04/2021	La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 6	156
	Non solo il Ponte "Ecco cosa nega il Recovery all' Isola"	
24/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 15	158
	Per il rilancio si punta sull' export	
23/04/2021	Ansa	160
	Export: Musumeci, proiettiamo brand Sicilia nonostante Covid	
23/04/2021	ansa.it	161
	Porti: Monti, utile 25 mln per Autorità Sicilia occidentale	
23/04/2021	Informazioni Marittime	162
	Sistema portuale Palermo, 25 milioni di utili nel 2020	

Focus

24/04/2021	Il Secolo XIX Pagina 5	ALBERTO QUARATI 163
	Porti, ora spunta una maxi-liberalizzazione	
23/04/2021	FerPress	164
	Porti: M5S, approvata risoluzione per superare le criticità emerse in merito alle operazioni di dragaggio nei nostri porti	
23/04/2021	Informare	165
	Le compagnie di navigazione containerizzate - sentenza l' UNCTAD - non sono responsabili dell' escalation del valore dei noli marittimi	
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	167
	Presidenze: le cinque promosse	
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	168
	Merlo: Subito cambio di marcia per i porti	
24/04/2021	La Gazzetta Marittima	169
	Blocco Suez: chi paga e chi rischia	
23/04/2021	Messaggero Marittimo	Redazione 171
	Mattioli: Riforme per comparto marittimo portuale	
23/04/2021	Messaggero Marittimo	Redazione 172
	Covid: indennizzi per 24 mln agli ormeggiatori	
23/04/2021	Ship Mag	173
	Gariglio (PD): La norma dell'autoproduzione sarà eliminata dal testo finale del PNRR	
23/04/2021	Ship Mag	174
	Recovery, PD e sindacati bocciano anche la modifica della norma sulle concessioni: C'è il rischio che si creino monopoli	

23/04/2021	Ship Mag	175
Caso PNRR, i sindacati: Ancora una volta si spaccia per riforma la perdita di diritti		
23/04/2021	Ship Mag	176
Autoproduzione, ANCIP sfida il governo: Pronti a bloccare i porti		
23/04/2021	Ship Mag	177
Sì all'autoproduzione e via il divieto di cumulo delle concessioni: è rivolta contro le riforme del Recovery / Il caso		
23/04/2021	Ship Mag	178
Giachino confermato alla guida di Saimare: Con Draghi al governo, cambio di passo su infrastrutture e porti		
23/04/2021	Shipping Italy	179
Ancip protesta per il Pnrr e si dice pronta al blocco dei porti italiani		
23/04/2021	Shipping Italy	180
Recovery fund: nel Pnrr fondi per traghetti, aliscafi, bettoline a Gnl e stazioni di bunkeraggio		
23/04/2021	Shipping Italy	181
I soldi dei porti fuori dal Pnrr; dentro autoproduzione e superamento dell'articolo 18 comma 7		
23/04/2021	Shipping Italy	182
Firmato dal ministro Giovannini il decreto per erogare 24 milioni di aiuti agli ormeggiatori		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 637921
Roma, Via Campitelli 30 - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



Jonathan Safran Foer
«Emergenza ambiente:
Biden meglio di Obama»
di **Alessia Rastelli**
a pagina 17



Domani in edicola
I ragazzi e il Covid:
l'urlo inascoltato
di **Paolo Di Stefano**
nel settimanale e oggi nell'App



La crisi sociale

I CONFLITTI (E I RISCHI) DA EVITARE

di Maurizio Ferrera

Aperturisti e chiusuristi: questi due neologismi segnalano la comparsa di una nuova linea di conflitto intorno alla gestione della pandemia. Come mostrano le tensioni di questi giorni fra governo, regioni e partiti, da un lato c'è chi spinge per aprire subito le attività, dall'altro chi le vorrebbe tenere ancora chiuse, almeno in parte. Ciò che divide è la questione della «soglia»: a che punto i rischi economici diventano più rilevanti di quelli sanitari? Gli aperturisti ritengono che il punto sia stato raggiunto e stanno dando battaglia politica per abolire i vincoli.

continua a pagina 32

Una falsa partenza

LA SCUOLA RESTA IN CASTIGO

di Roberto Gressi

Sembra un'altra falsa partenza. Aprile come il settembre scorso con in più un freno tirato anche in vista del settembre prossimo. La scuola non riparte, riapre poco, riapre a saltelli, ogni giorno si chiude un po' di più. Di riapertura totale non si parla nemmeno, contro le aule al 70% la rivolta delle regioni è stata unanime, destra e sinistra si sono quasi tutte schierate per ottenere quello che hanno alla fine ottenuto: deroghe, per inflare più studenti possibile nel tunnel della didattica a distanza.

continua a pagina 9

Tutte le regioni in giallo tranne 6. Ma l'Iss avverte: serve cautela. Scontro sui centri commerciali

Virus, così riapre l'Italia

Recovery, divisi sul superbonus. Professionisti, niente più esame di Stato

Da lunedì l'Italia prova a ripartire con 15 regioni in giallo. L'Iss chiede cautela perché i rischi sono ancora alti. Oggi in Consiglio dei ministri il Recovery: divisi sul superbonus. Per i professionisti addio all'abilitazione.

da pagina 2 a pagina 9

SETTEGIORNI

di Francesco Verderami

E Draghi chiamò l'Europa

Il problema per Draghi non è il maldipan- cia dei partiti. Siccome dall'Europa erano giunte obiezioni al suo Piano, ieri ha deciso di sciogliere i nodi chiamando Bruxelles.

continua a pagina 5



LA LETTERA

Salvini: come noi protesta il Pd

di Matteo Salvini

Caro direttore, ho letto con stupore il Corriere. Nella sostanza, mi si accusa di cavalcare la protesta «di Regioni e Comuni della Lega» perché «Palazzo Chigi ha mantenuto il coprifuoco alle 22», considerando «preoccupante» un atteggiamento così critico. A dire la verità, quello meravigliato sono io.

continua a pagina 4

La tragedia Il naufragio dei migranti su un gommone al largo della Libia: oltre 130 vittime



«La nostra nave in un mare di corpi»

di Lorenzo Cremonesi

L'ennesima strage di migranti, «un mare di cadaveri» al largo della Libia. Le Ong accusano Tripoli. «Almeno 130 morti».

a pagina 14

L'accusa alla Ue: «Si è ritirata»

di Marta Serafini

Una strage «che si poteva evitare, ma l'Europa si è ritirata e non coordina più i soccorsi» dice il direttore di Sos Méditerranée Alessandro Porro.

a pagina 14

LA LITE SUI DEBITI

Addio al veleno tra i 5 Stelle e la piattaforma Rousseau

di Emanuele Buzzi e Marco Imarisio

Dopo mesi di tensioni l'associazione Rousseau, presieduta da Davide Casaleggio, ha annunciato la cassa integrazione per i suoi dipendenti e lo strappo dal M5S. La lite per i debiti potrebbe anche finire in tribunale. L'accusa è che molti parlamentari non avrebbero versato le quote: «L'arretrato è di 450 mila euro». In un post la risposta del Movimento: «È evidente che la volontà dell'associazione è di fare politica». Ma molti militanti si sono schierati con Rousseau.

alle pagine 10 e 11

INTERVISTA CON PRODI

«Il capo leghista si comporta come Bertinotti»

di Massimo Franco



Salvini? «Si è imbertinottato». Cioè sta diventando simile a Bertinotti che fece cadere il governo. «È la sindrome classica delle coalizioni» dice Romano Prodi. «Quando comincio a perdere consensi alzi la posta». Un consiglio a Draghi? «Anche lui faccia presto».

a pagina 13

QUARANT'ANNI DOPO

Stupri, la lezione del documentario

di Gian Antonio Stella

a pagina 32

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Lo sfratto

Quando svanisce un sogno a cui hanno creduto in molti, ci si sente più poveri tutti, anche chi non ci ha creduto mai. Il sogno della democrazia diretta è svanito ieri, sepolto dai debiti e dai mancati oboli dei parlamentari, nel momento in cui la piattaforma digitale Rousseau ha scisso i suoi pericolanti destini da quelli altrettanto malfamati del suo inquilino storico, i Cinquestelle. Uno sfratto in piena regola per un movimento che di luogo virtuale aveva fatto non solo la sua sede, ma la sua ragion d'essere.

C'è stato un periodo in cui il non ancora declinante Grillo immaginava di far colpire Rousseau con l'Italia intera, trasformandola in una gigantesca assemblea condominiale dove milioni di persone avrebbero potuto discutere e votare

continuamente su tutto. Un'utopia in contrasto con l'immutabile tendenza della maggioranza a schivare le responsabilità che riguardano l'interesse pubblico e richiedono tempo, competenza e passione. Solo un illuso di talento come Casaleggio senior poteva credere che la tecnologia sarebbe riuscita a compiere il miracolo di cambiare la natura umana. Non ha portato bene neanche il riferimento a Rousseau, teorico di quella «volontà generale» che ha dato la parente di bontà a troppi fanatismi. Pare che davanti alla sua tomba Napoleone abbia mormorato: «Forse sarebbe stato meglio se nessuno di noi due fosse mai nato». Un'affermazione lievemente esagerata, almeno per la parte che riguarda Napoleone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON PARRANO INTERESSI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. SIDA MARI



Gottardo (FI), n. 2 della Provincia di Padova, esibisce al Tg5 dei banchi a rotelle abbandonati e incolpa Arcuri. Poi (pag. 2) si scopre che li ha comprati il suo ente



Sabato 24 aprile 2021 - Anno 13 - n° 112
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818 230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Demolition Man"
Spedizione abb. postale DL 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

VO', I 2 CINESI PAZIENTI O

Iss: "Dati ancora critici, ma Italia quasi tutta gialla"

◀ BISBIGLIA, MANTOVANI E RONCHETTI A PAG. 2-3

MINISTRI "ALL'OSCURO"

Pnrr: via Quota 100, più imprese e meno controlli

◀ CANNARÒ, DI FOGGIA E RONCHETTI A PAG. 6-7

TRANSIZIONE 5 STELLE

Casaleggio addio. Conte è pronto a debuttare il 29

◀ DE CAROLIS A PAG. 8

UTILIZZABILITÀ TROJAN

Palamara: così la sua espulsione rischia di saltare



◀ MASSARI A PAG. 11

"STUDI ANTI-CHIUSURE"

Mitico Borghi, uomo di scienza lega-zionista

"Selvaggia Lucarelli"

Faceva quasi tenebre giovedì sera, a Piazzapulita, l'onorevole Claudio Borghi. È arrivato in studio con la sua faccia paciosa da leghista buono che i migranti li rimanderebbe tutti a casa loro, ma con franco-bollo, cartolina del Colosseo e "scrivi quando arrivi!". È arrivato con un foglietto stropicciato in mano, che era un po' una cosa a metà.

A PAG. 4



CENERENTOLO

2 PESI E 2 MISURE Macina e Bongiorno, Grillo jr. e Open Arms

Lega-FI contro il gup di Salvini Ma la Cartabia bacchetta la 5S

■ "È richiesto massimo riserbo sulle indagini", ammonisce la Guardasigilli. Ma non interviene su altri membri del governo (Sisto, Durigon, Gelmini e Garavaglia) che difendono il capo leghista

◀ GIARELLI A PAG. 10-11



LA PETIZIONE 110MILA FIRME SUL NOSTRO SITO E PRIMA VITTORIA

Vitalizi, due sberle al corrotto Formigoni



DOPPIO SMACCO
IL SENATO RICORRE
CONTRO IL VERDETTO
DELLA COMMISSIONE
DI RIDARGLI I SOLDI.
LA CORTE DEI CONTI:
"PAGHI 47 MLN ALLA
SANITÀ LOMBARDA"

◀ BARBACETTO E PROIETTI
A PAG. 9

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Negazionisti comici a pag. 3
- Ranieri Figliuolo Stranamore a pag. 13
- De Luna 250mila partigiani a pag. 18
- Tomassini Una mandre ingrata a pag. 13

MESSICO VERSO IL VOTO

L'Ong: "Obrador mente su tutto, sarà punito nelle urne"

◀ GROSSI A PAG. 16



CHE C'È DI BELLO

Gli Usa in coreano, la "Primavera" triste e il revenge porn

◀ DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Salvini: "Non stiamo al governo da stupidi idioti". Però, a essere sinceri, non vi mancherebbe niente

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Bongiorno Italia

Marco Travaglio

Perdere come funziona quella che spiritosamente chiamiamo "informazione". //

Tempo riporta una dichiarazione di Salvini dopo il video di Grillo sulle accuse al figlio: "Qualcosina su come siano andate le cose mi ha detto il mio avvocato, dato che è lo stesso della ragazza che ha denunciato lo stupro, ovvero Giulia Bongiorno". Né Salvini né Bongiorno smentiscono. Anna Macina, sottosegretario M5S alla Giustizia, pone la domanda che tutti si pongono: la Bongiorno, nella sua doppia veste di legale della ragazza e di Salvini, nonché di avvocatessa e senatrice, ha spifferato notizie sul caso di Grillo jr. al suo cliente e leader che l'ha portata in Parlamento? Se così fosse, un conflitto d'interessi già enorme (un'eletta per rappresentare l'intera nazione che rappresenta tizio o caio) si moltiplicherebbe viepiù, senza contare la questione deontologica degli eventuali segreti di una cliente rivelati a un altro cliente. In un Paese normale, tutti chiederebbero a Salvini e Bongiorno di chiarire l'imbarazzante situazione. Invece siamo in Italia e tutti attaccano la Macina, che si dovrebbe dimettere dal governo per aver detto l'unica cosa sensata in tutta la vicenda. Salvini tace. La Bongiorno chiede le dimissioni della Macina e minaccia di trascinare anche lei in tribunale per non si sa bene cosa, visto che la sua domanda è tipica dell'attività parlamentare, scrutinata dall'insindacabilità. A quel punto, tocca a Macina, che ammonisce la sottosegretario al dovere "istituzionale del massimo riserbo sulle vicende giudiziarie aperte". Peccato che la Macina non abbia detto nulla sul processo a Grillo jr.: è il senatore Salvini che ha detto di sapere ciò che non dovrebbe grazie alla Bongiorno che non l'ha smentito. Intanto l'altro sottosegretario alla Giustizia, il forlivese Sisto, deputato e avvocato di B. nel processo Escort, dichiara che il rinvio a giudizio di Salvini per Open Arms non sta in piedi perché "è impossibile pensare che abbia commesso tutto da solo". Tifo da stadio per il neimpunito anche dai ministri Gelmini e Garavaglia e dai sottosegretari Durigon e Gava. Ma per loro non risultano moniti della Cartabia.

Riavvolgiamo il nastro. Se Salvini ha detto la verità, la Bongiorno ha tradito il mandato legale, dunque dovrebbe dimettersi, se non da parlamentare, almeno da avvocatessa della ragazza, e querelare per diffamazione non la Macina, ma se stessa. Se Salvini ha mentito, dovrebbe dimettersi lui e la Bongiorno dovrebbe querelare lui, non la Macina. In attesa di sapere chi se ne deve andare e fra Salvini e la Bongiorno, gli unici che devono dare spiegazioni sono Salvini e la Bongiorno. E l'unica che deve restare al suo posto senza spiegare nulla è la Macina.



ANNO XXVI NUMERO 96 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 24 E DOMENICA 25 APRILE 2021 - € 2,50

Cosa unisce la disfatta rapidissima della Superlega e la morte violenta del presidente del Ciad amico della Francia. Follow the Emirates

Questa settimana si sono consumati due grandi tradimenti, o forse tre. Uno è stato quello interno ai soci della Superlega, che è crollata a partire dalla squadra inglese del Manchester City; si è sfidata per prima e poi è stata seguita da tutte le altre. Come ha spiegato un editorialista del Financial Times, Simon Kuper, in un'intervista al Foglio, il Man City ha potuto fare questo passo perché ha le spalle coperte dall'Abu Dhabi United Group degli Emirati Arabi Uniti. Ha così tante denaro da poter permettere l'azzardo di uscire da un gruppo annunciato appena il giorno prima, pagare senza battere ciglio le penali e rinunciare ai profitti extra. Grazie agli Emirati il Man City è una società inviolabile - e lo stesso fondo emiratino ha investito un miliardo

di sterline in altri progetti sempre a Manchester: in città si deve respirare un'aria piuttosto reverenziale per il piccolo ma ricchissimo regno del Golfo. L'altro grande tradimento è stato in Ciad, un paese africano dove i ribelli hanno appena ammazzato il presidente Idriss Deby. Deby era il più grande alleato della Francia in Africa e ieri al suo funerale è arrivato anche il presidente francese Emmanuel Macron. I francesi, dice l'analista Jérôme Tubiana, devono essere furibondi con il generale libico Khalifa Haftar, perché i ribelli ciadiani che sono andati ad ammazzare il loro prezioso alleato in Ciad fino a ieri dormivano e mangiavano in Libia nelle basi dell'esercito di Haftar, che li teneva con sé, li pagava, li addestrava e li armava pure. E Haftar in teoria è un alleato della Francia.

Com'è possibile, dopo chiedersi ieri Macron al funerale solo meno la capitale Ndjamena, intralazzare così tanto in Africa e poi vedere i mercenari neri che stanno con il mio alleato in Libia prendere un centinaio di jeep armate e andare ad ammazzare un altro mio alleato in Ciad? È possibile perché l'Arabia non ha più bisogno della Francia, come un tempo e può permettersi queste disastrosità. Il generale libico riceve montagne di denaro e molte armi dagli Emirati Arabi Uniti, che spesso hanno fatto volare carichi carichi di equipaggiamento verso la stessa base libica. Jufra, dove i ribelli ciadiani volevano andare ad ammazzare il presidente del Ciad.

Dalla Superlega al Ciad lo strapotere economico degli Emirati Arabi Uniti è come un buco nero, non lo vedi mai ti accorgi che c'è dalle cose potentissime che succedono tutto attorno. I vecchi poteri hanno trovato rivali formidabili con risorse enormi. Il Times di Londra dice che il premier inglese Boris Johnson ha minacciato gli Emirati - rompiamo i rapporti diplomatici se si continuano con la Superlega - ma questa versione non suona solida: nessuno rompe le relazioni con questi buchi neri del Golfo, si massacrano, negozia. Ieri la stampa tedesca sosteneva che gli Emirati avrebbero avuto un ruolo molto più attivo nel disfare la Superlega, assieme alla Russia. Sono notizie spiacevoli per chi è convinto di avere visto questa settimana una vittoria del vecchio cuore dei tifosi.

È il terzo tradimento? Forse il presidente del Ciad è stato ucciso dai suoi generali, come nel più classico copione da dittatura africana. A volte non c'è nemmeno bisogno degli Emirati.

Rinvio il Cdm "E i nostri temi?" Pd e M5s assediato Draghi sul Pnrr

Dal Superbonus ai giovani: la sinistra sfida. Franceschini al premier: "Su Salvini non puoi soprassedere"

E Meloni tenta la Lega

Roma. L'evolversi della baruffa sta tutta lì, nel cambio di agenda: in quel Cdm che doveva celebrarsi nel tardo pomeriggio e che invece, quando già le convocazioni ufficiali erano pronte a partire, viene rinviato alle dieci del mattino dell'indomani. Una manciata di ore, che dovrebbe svelare il clima, nella speranza che il rinvio valga a risolvere più dissonanze di quanti ne creerà. D'altronde, mercoledì sera, Dario Franceschini con Mario Draghi era stato categorico, quando lo aveva preso da parte al termine della riunione di governo che aveva registrato l'ammuntamento leghista sul coprifoglio: "Guarda, presidente, che se passi il concetto che gli atti di insubordinazione restano senza conseguenze, le legittime proteste generali". Che puntualmente arriva proprio sul dossier più decisivo: quello del Recovery plan. Su cui, quasi per un bilanciamento dei malumori, i ministri maggiori insistono da sinistra. (Vedi segue a pagina quattro)

Meno Grillo per Conte

Meno poteri a Beppe e un'altra Rousseau: la via dell'ex premier. Ma con Casaleggio è guerra

Roma. Cosa fare con questi fantasmi? Come nella commedia di Eduardo, Giuseppe Conte è alle prese con le apparizioni di due anime tormentate, che entrano ed escono dall'armadio del M5s: Davide Casaleggio e Beppe Grillo. Ieri il presidente di Rousseau ha annunciato la scelta "dolorosa e inevitabile" di cambiare strada per via degli arresti non pagati. Ma è rimasto nell'equivoco: "Il Movimento è dove c'è chi ne rispetta i principi". Sperando così di spiacere i parlamentari. Conte non ha commentato, ma sa di dover andare di corsa. Butterà un colpo prima di giovedì, quando sarà faccia a faccia con Enrico Letta. Intanto sta utilizzando il nuovo statuto del M5s. Con una novità: Beppe Grillo, l'altro fantasma, potrebbe non avere più i poteri di garante. (Continui segue a pagina quattro)

Scuola mezza vuota

Lo sfacciatto populismo di Emiliano sulla "scelta" delle famiglie e le bugie di tutti

Milano. "Spero di poter lasciare alle famiglie la libertà di scegliere", cioè di mandare i figli a scuola oppure tenerli nella casa in Dad, perché secondo Michele Emiliano è un diritto. Ma non è un diritto costituzionale. Ha emanato un'ordinanza. Ma nessuno dice niente, a Emiliano che videchiamo compiacendosi di picciolli che a scuola non vanno (oro in Dad: ma in gruppo e senza mascherine). Tutti sorvolano, il governo e pure i carabinieri, che come ai tempi di Pinocchio dovrebbero andare a prenderli i genitori che non mandano i figli a scuola. Ma l'Italia è il paese dei balocchi, se si parla di scuola. (Clique segue a pagina quattro)

• Meno burocrazia e disintermediazione, grazie Silvestrini nello spicchio 8

IL RECOVERY E' UN CAPOLAVORO NEOLIBERISTA

Mettere freni allo stato depolitizzando l'economia. Il Pnrr da sogno è uno schiaffo al populismo

L'elemento politicamente più interessante è forse potenzialmente più divisivo presente all'interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza - che il Foglio ha anticipato giovedì - è che nel pomeriggio di venerdì è stato inviato dal presidente del Consiglio a tutti i ministri del governo - coincide con un filo conduttore che si indovina dopo aver spulciato le 140 mila battute del progetto destinato a riscrivere la storia dell'Italia nei prossimi sei anni. Quel filo conduttore non ha a che fare con una specifica riforma bensì con una precisa visione del paese che nasce da un tratto del Draghi-pensiero che probabilmente avrà fatto soffrire alcuni degli azionisti di questo governo. Il Pnrr di Draghi non ha le sembianze di un cavallo di Troia costruito con l'idea di usare i miliardi che arriveranno dall'Europa per aumentare ancora di più il peso dello stato nella nostra economia, come sperava qualcuno, ma ha le sembianze di una rivoluzione culturale finalizzata a curare l'Italia con una medicina che negli ultimi anni è stata spesso presentata dalla politica come se fosse un veleno: il neoliberalismo. Non si può dire che il Pnrr sia un manifesto del neoliberalismo ma si può invece dire che il piano sia un tentativo unico nella storia recente del nostro paese di usare i soldi della spesa pubblica per ridurre e non per aumentare il peso dello stato nell'economia. Succede così che la concorrenza non sia più un nemico da combattere per proteggere i piccoli concorrenti ma sia invece un amico. Mario Draghi nell'introduzione - il pil per ora lavorato in Italia è cresciuto del 4,2 per cento, mentre in Francia e Germania è aumentato rispettivamente del 2,2 e del 2,3 per cento - si avvia così, infine, che l'obiettivo di avere un paese più sano, con minori enti burocratici e maggiori denunce ad alcuni legami ingessati, non venga considerato come un tema accademico ma venga considerato come il cuore vero

di un profondo processo mosso da Draghi alle inefficienze dello stato italiano. Inefficienze a causa delle quali soffre la crescita italiana, aumenta la corruzione e diminuisce la produttività. "Le riforme previste dal Piano puntano a rimuovere i vincoli che hanno fino ad oggi rallentato la realizzazione degli investimenti e ne hanno ridotto la produttività". Mettere un freno allo stato. Depolitizzare l'economia. Scomettere sulla globalizzazione. Il libro dei sogni di Draghi - libro che ovviamente deve poi confrontarsi con altre portate parallele come quelle di Aspi, Ilva, Nps, in cui sarà interessante vedere se lo stato modello Draghi avrà la forza politica di non essere un peso per il mercato ma per il momento è un libro da sogno - è un atto di accusa contro i radici del populismo italiano. E vedere i populismi di ieri costretti a cedere il passo a questi nuovi.



una virtù del paese ciò che hanno sempre considerato come un vizio è uno spettacolo per cui vale la pena pagare il biglietto.

Il Recovery punta per parola. Oggi sei pagine speciali dedicate al mezzo del Pnrr, consegnato ai ministri e pronto per l'Europa

Sanità, più coraggio

Cancellata dal Pnrr una svolta che avrebbe tolto potere alla politica sulla scelta dei primari

Roma. Nell'ultima versione del Recovery plan, quella che oggi il Consiglio dei ministri esaminerà per l'invio a Bruxelles entro il 30 aprile, non c'è più un "impatto significativo" degli investimenti. Nel 2020, l'anno di conclusione del Piano - scrive Draghi - il prodotto interno lordo sarà di almeno 3,6 per cento più alto rispetto all'andamento tendenziale e l'occupazione di quasi 3 punti percentuali. La previsione del presidente del Consiglio, presentata con una certa asserività, è più un auspicio che una certezza. Perché, oltre a tutte le variabili imponderabili da qui al 2026, si basa su un'assunzione importante ma tutt'altro che scontata: "si è ipotizzato che gli investimenti pubblici associati al Piano siano quelli ad alta efficienza". Ma come funziona la Pubblica amministrazione e alla storia degli investimenti pubblici in Italia. Il documento del governo, infatti, nella valutazione dell'impatto macroeconomico del Pnrr indica due scenari alternativi rispetto a quello ad "alta efficienza": uno "medio", in cui vengono finanziati investimenti pubblici tradizionali, e cioè con un impatto appunto medio; e uno "basso" che prevede che investimenti pubblici abbiano una ridotta minoranza in termini di crescita del pil potenziale. Gli effetti sulla crescita economica, in base ai tre scenari, sono molto diversi. (Segue a pagina quattro)

Stime un po' così

Le previsioni dell'impatto del Recovery si basano su scenari molto ottimistici. Forse troppo

Ehi, niente Cashback

Verrà abolito o sarà finanziato con fondi del bilancio ordinario? Un'idea per un Pnrr ambizioso

Roma. Nel Piano nazionale di ripresa e resilienza Pnrr del governo Draghi c'è un cambiamento rilevante rispetto alla versione elaborata dal governo Conte: manca il Cashback. Il provvedimento per incentivare i pagamenti digitali, che prevede un rimborso del 10 per cento su ogni acquisto effettuato con carte, fino a un bonus massimo di 150 euro ogni sei mesi dal 2021 al primo semestre del 2022, era uno dei pilastri della "Missione 1", quella su "Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura". Nello specifico il cosiddetto programma "Italia Cashless", su cui molto avevano puntato l'allora premier Giuseppe Conte e la sua macchina comunicativa, con uno stanamento di 4,7 miliardi valeva quasi la metà di tutti i fondi impiegati per Digitalizzazione, Innovazione e Sicurezza nella Pa. Ora questa voce non c'è più. Nel Pnrr di Draghi non c'è più spazio per il "Cashback", che in effetti non c'entrava molto con la digitalizzazione della Pubblica amministrazione. Questo capitolo di spesa, che vale in totale 10 miliardi, prevede tre ambiti di intervento: 6,1 miliardi per digitalizzare la Pa (infrastrutture digitali, migrazione al cloud, cittadinanza digitale, Cybersecurity, ecc.); 1,6 miliardi su innovazione Pa (obsoletizzazione); 2,3 miliardi per rinnovare il sistema giudiziario. A questo punto che fine farà il Cashback? (Clique segue a pagina quattro)

Lo scisma ateo

Proteste per il premio che gli Umunisti ritirano a Dawkins. "Scomunicare come una chiesa"

Roma. Il grande ateo che aveva lanciato la celebre campagna del "Dio non esiste, goditi la vita", si è

ritrovato accusato di blasfemia e scomunicato come fosse un eretico. Richard Dawkins aveva spiegato che i trans puoi chiamarli come vuoi, ma esistono solo due sessi biologici, il resto è "solo semantica". Non poteva che causare un certo sconcerto fra alcuni grandi intellettuali atei il fatto che Dawkins sia stato privato del premio di "Umanista dell'anno" dell'Associazione umanista americana per via delle sue critiche al "culto del transgenderismo". "La cancel culture e la mafia woke stanno uccidendo la libertà di parola", ha detto l'Atheist alliance internazionale. "Assolutamente scandaloso e codardo", ha twittato Aayan Hirsi Ali. "Nessuno può immaginare il motivo per cui gli umanisti dovrebbero soccombere alla folla woke". Sulla stessa linea David Silverman, già presidente di American Atheists, mentre Todd Stiefel, che con la sua fondazione ha speso quattro milioni di dollari per promuovere l'ateismo, ha fatto di più. Ha annunciato di aver interrotto ogni finanziamento all'organizzazione che ha causato missioni lunedì sera, quando è iniziato il ritiro delle squadre inglesi dalla Superlega. L'azione di Johnson per assecondare il suo istinto si è mossa in due piani: la "bomba legislativa" e la diplomazia sportiva. La "bomba legislativa" con cui il premier ha minacciato le Big Six inglesi prevedeva l'utilizzo di leggi antitrust e di misure fiscali per prevenire la "bomba potere" della Superlega: tra le altre cose c'era anche la possibilità di togliere i diritti televisivi alle partite della Superlega. La diplomazia è stata gestita da Eddie Lister, uno dei più importanti consiglieri di Johnson. Lister era a Dubai, ha scritto il Times, qualche giorno prima del lancio della Superlega e ha chiesto al premier di Manchester City (di proprietà degli Emirati) che ogni azione contro la Premier League inglese avrebbe incrinato i rapporti con il Regno Unito. Il nome di Lister torna anche in un'altra faccenda di questi giorni: un leak sull'acquisto del Newcastle United da parte di un fondo saudita. Il principe Mohammed bin Salman aveva chiesto l'intervento del governo inglese per "correggere" la decisione "sbagliata" della Premier League di non permettere l'acquisto del Newcastle United da parte dei sauditi. Lister sulla questione: per ora l'acquisto è materia discussa in tribunale. (Pulsar segue a pagina tre)

Giudici a serocco La grottesca vicenda del giudice di Corte d'appello di Milano Giorgio Giamacchia, quello che si è messo in aspet-

Giudici a serocco

La grottesca vicenda del giudice di Corte d'appello di Milano Giorgio Giamacchia, quello che si è messo in aspet-

Tory scatenati

Superlega, screenshot, emissari e la "vendetta" di Cummings. L'esercizio del potere di BoJo

Milano. E' stata una settimana molto interessante per capire la leadership di Boris Johnson, le sue priorità, il suo sistema di potere. Si dice che il premier conservatore inglese sia tra i più sottovalutati tra i leader mondiali, uno che si presenta magro, scompigliato e spesso confuso, in realtà con le idee molto chiare. Buona parte della sua rivalutazione è stata determinata dalla campagna di vaccinazione e dalla gestione della "road map to freedom", il programma ben congegnato delle riaperture. Negli ultimi giorni, Johnson è diventato ancor più popolare per aver sabotato il piano della Superlega calcistica: "L'istinto popolare" del premier è scattato, ha detto Simon Kuper, editorialista del Financial Times. La Superlega non piaceva ai tifosi, anzi, non piaceva a nessuno nel Regno Unito, così per assecondare la rivolta popolare il premier ha messo in campo il suo sistema di potere: ieri è venuto fuori che Johnson ha incontrato Ed Woodward, vicepresidente della Manchester United, e ha detto, quattro giorni prima dell'annuncio della Superlega: la linea di Downing Street è che non si parli di questo, bensì della riapertura degli stadi, ecc. Johnson è venuto a sapere della Superlega domenica, come tutti (il Labour chiede la rinuncia di questo incontro). Ed Woodward, coinvolto nella creazione della Superlega fin dall'inizio, ha annunciato le sue dimissioni lunedì sera, quando è iniziato il ritiro delle squadre inglesi dalla Superlega. L'azione di Johnson per assecondare il suo istinto si è mossa in due piani: la "bomba legislativa" e la diplomazia sportiva. La "bomba legislativa" con cui il premier ha minacciato le Big Six inglesi prevedeva l'utilizzo di leggi antitrust e di misure fiscali per prevenire la "bomba potere" della Superlega: tra le altre cose c'era anche la possibilità di togliere i diritti televisivi alle partite della Superlega. La diplomazia è stata gestita da Eddie Lister, uno dei più importanti consiglieri di Johnson. Lister era a Dubai, ha scritto il Times, qualche giorno prima del lancio della Superlega e ha chiesto al premier di Manchester City (di proprietà degli Emirati) che ogni azione contro la Premier League inglese avrebbe incrinato i rapporti con il Regno Unito. Il nome di Lister torna anche in un'altra faccenda di questi giorni: un leak sull'acquisto del Newcastle United da parte di un fondo saudita. Il principe Mohammed bin Salman aveva chiesto l'intervento del governo inglese per "correggere" la decisione "sbagliata" della Premier League di non permettere l'acquisto del Newcastle United da parte dei sauditi. Lister sulla questione: per ora l'acquisto è materia discussa in tribunale. (Pulsar segue a pagina tre)

Andrea's Version

Tutto bene benissimo proprio non sta andando come si sperava. Ma niente di grave, se perfino Mario Draghi, il Re dell'Olimpo, comincia a fissarsi il memorabile pugno nel tentativo di capire se davvero sono scatto, quello che stringe, o pure mortaretti. E uno stridio di certo s'avverte, su questo nessun dubbio. Ma niente di grave, almeno fin qui. Resistiamo e manteniamo la calma. Uniti, ormai. O avete forse notato Corrado Augias, agguistato il riciolino, petto in fuori e tutt'intorno la oia, recarsi a restituire quelle sei setole leghe d'onore, mettì pure cinque al petto, al più, e poi come lui non gliela contano?

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30



il Giornale



SABATO 24 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XVIII - Numero 97 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

SARZANA: il bene del territorio

NUOVA VERGOGNA

Sentenza choc dei giudici: si può insultare Berlusconi

«Il Fatto» gli diede del «terrorista» e del «malavitoso»: non è reato
Palamara, giallo sul trojan: legge non rispettata

Il catalogo dei complimenti è strepitoso: «Delinquente», «terrorista», «pregiudicato», «malavitoso». Il ritratto di Silvio Berlusconi disegnato da Massimo Fini sul *Fatto Quotidiano* è una sequela di insulti, ma per il giudice Damiana Colla è tutto nella norma. E la richiesta di risarcimento è stata respinta.

Fazzo e Zurlo alle pagine 2-3

TOGHE SPORCHE E CAPRIOLE FINI

di Alessandro Sallusti

Massimo Fini è stato un bravo scrittore che, a un certo punto della sua vita, ha fatto dell'odio contro Berlusconi la stupida ragione della sua vita. E dire che in un articolo scritto nell'estate del 1989 diceva del Cavaliere, dopo averlo incontrato ad Arcore: «Mi colpisce il suo candore, avendolo visto da vicino mi sento di escludere che alle sue spalle ci sia, come si dice di ogni grande ricchezza, un delitto. Mi sento di dire di essere stato troppo khomeinista quando, in più occasioni, l'ho demonizzato. Berlusconi non è il diavolo, come tutti noi è solo un povero diavolo». Gli intellettuali, si sa, sono volubili, spesso cambiano idea a gettone, a volte anche per vendicarsi di non essere stati ammessi ai benefici che il principe dispensa ai suoi cortigiani. Sta di fatto che nel 2018 Fini scrive sei articoli sul *Fatto Quotidiano*, guarda caso sotto elezioni, in cui definisce Berlusconi «terrorista», «malavitoso», «delinquente» e pure «mafioso». Quando li lessi provai pena per lui e mi preoccupai per le sue finanze: se Berlusconi lo querela è fritto. La querela, ovviamente, arrivò, quando è troppo è troppo. Bene, ieri l'altro è arrivata pure la sentenza. La giudice Damiana Colla ha assolto Massimo Fini, sostenendo di fatto che insultare Berlusconi non può essere reato, a prescindere dall'esito processuale delle inchieste che negli anni hanno coinvolto il presidente. Io non so chi sia questa Damiana Colla, ma rivendico un centesimo della libertà di opinione che lei ha concesso a Fini, per dire che mi vergogno di vivere in un Paese dove è concesso a lei di esercitare la giustizia in modo tanto scellerato e fazzo al punto di coprire chi definisce «terrorista» un uomo che è stato per tre volte primo ministro di questo Paese per volontà popolare. Ma il problema della signora è solo un piccolo, insignificante tassello di un sistema di «non giustizia» ben svelato da Luca Palamara e di cui Massimo Fini si è fatto cantore, illudendosi così di essere un uomo libero e ben sapendo di poter contare, come i suoi compari, sull'impunità. Non è l'insulto che fa un uomo libero, non è una sentenza che a un magistrato. Se di loro non si occuperà mai la giustizia terrena sappiano che prima o poi dovranno fare i conti con quella divina, l'unica dove le toghe sporche non potranno mai metter mano.

EMERGENZA INFINITA

Strage nel Mediterraneo
morti 130 migranti
L'ecatombe buonista
fa litigare la politica

di Fausto Biloslavo

Pietà, rispetto per i morti in mare, che si tratti di un solo migrante o più di cento come nell'ultimo, tragico, naufragio nel Mediterraneo, ma non usiamo le immagini drammatiche scattate ad hoc come arma di indignazione di massa. La foto terribile di un corpo senza vita a testa in giù (...)

segue con Giannini a pagina 14

CHOC Una vittima al largo della Libia in una foto diffusa dalla Ong Sos Mediterranée



RECOVERY PLAN, SLITTA IL CONSIGLIO DEI MINISTRI. LUNEDÌ IN GIALLO QUASI TUTTA ITALIA Via Quota 100, lite sul Superbonus

Fi: prorogare l'ecoincentivo. Critiche dell'Economist, Draghi irritato

ROUSSEAU-M5S, È ADDIO

Che tristezza
il divorzio
alla grillina

di Francesco M. Del Vago

«Stare insieme deve essere una scelta reciproca. E deve presupporre rispetto e assunzione di responsabilità da ambo le parti», così, dopo «15 anni di vita insieme», bisogna prendere questa decisione «dolorosa ma inevitabile» e interrompere il «rapporto speciale». Stiamo pubblicando il dialogo di un romanzo d'appendice tra due innamorati giunti al capolinea? In un certo senso sì, perché gli elementi del canovaccio del dramma sentimentale ci sono tutti: il marito tradito, la moglie che rivendica la sua libertà, la battaglia per gli alimenti, il figlio conteso e pure il nonno un po' matto che sbraita, a favor di telecamera, sciordinando (...)

segue a pagina 13
servizi alle pagine 12-13

Gian Maria De Francesco
e Adalberto Signore

Da *The Economist* al Recovery fund, sono giornate complesse per il premier Mario Draghi, indicato dal settimanale economico con un commento piuttosto severo. Il titolo è eloquente: *The Draghi delusion* («La delusione Draghi»), in cui si sostiene che non ci si può aspettare troppo da lui. Una presa di posizione dura nonostante il suo governo sia insediato da poco più di due mesi. E sulla gestione dei soldi Ue arrivano i primi malumori.

alle pagine 4-5; servizi da pagina 6 a pagina 11

L'ANALISI

Ecco perché
il rischio zero
è perfino
un pericolo

di Giuseppe Marino
a pagina 11

IL GRUPPO DELLA VALLE

Lvmh va al 10%
e il titolo Tod's
vola in Borsa

di Cinzia Meoni

Il gruppo francese Lvmh sale dal 3,2 al 10% della Borsa: il titolo Tod's ha ieri chiuso in rialzo dell'11%, a 39,3 euro. Il mercato scommette che il colosso del lusso francese di Bernard Arnault possa crescere ancora. Magari non subito, ma sono tanti gli analisti che vedono Louis Vuitton come il destino naturale della Tod's, come già accaduto per esempio a Bulgari. Anche se per il momento Della Valle resta saldamente al timone della multinazionale marchigiana, con oltre il 60% del capitale. Ma a interessare il mercato della moda e del lusso sono anche altri gioielli italiani, da Cucinelli a Ferragamo, ad Aeffe.

a pagina 20

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
PRESIDENTE DEL TRIBUNALE DI ROMA: IL TRIBUNALE DI ROMA NON HA GIURISDIZIONE IN TUTTA ITALIA

di Paolo Guzzanti
Rosso
Malpelo

Non è un Paese
per patrioti

Non ne posso più dell'ipocrisia sulle aperture e il coprifuoco. Trovo molto grave che una parte della destra saboti i provvedimenti presi per porre termine alla strage, spacciandosi per paladina unica di imprenditori ed eserciti ai quali vanno riconosciuti - questo è tassativo - fiumi di soldi, ma non il diritto di sabotaggio (...)

segue a pagina 5

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON HANNO INTERESSI COME SOCIETÀ DI UNA DIETA PULITA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

IL GIORNO

SABATO 24 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Entro sei mesi produzione e 180 assunzioni

Vaccini made in Monza
Dopo il confezionamento
ripartono per il Belgio

Galvani in Lombardia



Bergamo, rifugiato in Francia

Ridateci Manenti
Pm in pressing
per il terrorista

Donadoni in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Pensioni e superbonus, il piano Draghi

Addio quota 100, lauree valide come esame di Stato, internet più veloce e soldi agli asili. Ma è scontro su chi governerà il Recovery
Centri commerciali e outlet in rivolta contro le chiusure domenicali. Cosa si può fare nei bar e ristoranti che da lunedì riaprono

Servizi

da pag. 3 a pag. 9

Misura più politica che sanitaria

Il coprifuoco
è una tagliola
da eliminare

Bruno Vespa

Mario Draghi ha diviso la pera a metà, come faceva Luigi Einaudi che non amava gli sprechi. Ma entrambi i destinatari non hanno apprezzato l'equità del primo ministro. Speranza e la sinistra non volevano le riaperture così presto. Salvini, il centro-destra e Italia Viva non volevano la tagliola del coprifuoco alle 22. Politicamente, Draghi deve aver giudicato eccessivo accontentare la Lega su entrambi i fronti. E si può capirlo. Ma nel decreto - che ha molti punti incoraggianti e di buon senso - ci sono alcuni aspetti che andrebbero rettificati. Il coprifuoco alle 22 è un forte freno alle uscite serali.

Continua a pagina 2

GRILLINI SENZA PACE: CASALEGGIO DIVORZIA DAI 5 STELLE PER I SOLDI
IL DECLINO DI GRILLO, AVANZA CONTE MA NON È UN LEADER FORTE



Da sinistra, Beppe Grillo, 72 anni, con Davide Casaleggio (45) e Giuseppe Conte (56)

LA METAMORFOSI

Polidori e Colombo alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Milano, il fenomeno

Tredicenne
pestato a sangue
dalla baby gang
per due euro

Pioppi nelle Cronache

Milano, in Galleria

Cracco e Savini
i primi a riaprire
«Ci proviamo...»

Mingola nelle Cronache

Lodi

Contromano
in tangenziale
Tragedia sfiorata

D'Elia nelle Cronache



Oltre cento morti al largo della Libia

Nuova strage in mare
Migranti, governo diviso

Polidori a pagina 12



Dopo il flop Superlega

La Uefa perdona i ribelli
Non ci saranno sanzioni

Nel QS

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. NERANZINI



Oggi su Alias

MIRAGGI Mentre lunedì apriranno cautamente le sale cinematografiche si inaugura oggi, su piattaforma, l'autorevole Bergamo Film Meeting



Domani su Alias D

TRUMAN CAPOTE le lettere dell'autore americano ricalcano lo stile dei libri nei quali il narratore inesorabilmente trascina il lettore «in situazione»



Culture

VERSO IL 25 APRILE Riflessioni critiche, il pericolo di sovranismi e populismi. E percorsi di lettura sulla Resistenza

Vercelli, Santagata, Conti pagine 10 e 11

CON LE MONDIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

SABATO 24 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 97

www.ilmanifesto.it

I NOSTRI
PRIMI
50 ANNI

-4
euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

Il corpo di un migrante annegato al largo della Libia foto di Flavio Gasperini / Sos Mediterranee

Strage di Stati

Oltre cento migranti annegano al largo della Libia. Un'altra grande tragedia che poteva essere evitata. Per due giorni nessuno ha risposto alle segnalazioni di Alarm Phone. Tripoli se ne lava le mani. L'Onu durissima con l'Europa: «Gli Stati si sono rifiutati di salvare le loro vite» pagina 2

Migranti Il cinismo dell'Europa annega i diritti umani

FILIPPO MIRAGLIA

Chissà se il premier Draghi sarà ancora soddisfatto del suo accordo con la Libia dopo la strage di esseri umani causata proprio da quell'accordo. Chissà se il nostro governo europeista interverrà per richiamare l'Ue, dato che Frontex sapeva e non è intervenuta.

— segue a pagina 2 —

all'interno

L'inchiesta Come hanno fermato le navi delle Ong

Nell'ultimo anno nei porti italiani sono stati disposti otto provvedimenti di fermo amministrativo contro le navi umanitarie. Numeri, dati e funzionamento della misura che ostacola i soccorsi nel Mediterraneo centrale.

GIANSANDRO MERLI
PAGINA 3

Gerusalemme «Morte agli arabi», raid dell'ultradestra razzista israeliana

Giovedì notte centinaia di militanti del gruppo israeliano di ultradestra Lehava e di kahanisti hanno marciato a Gerusalemme al grido di «Morte agli arabi». 105 i palestinesi feriti, molti arrestati. Silenzio del governo.

MICHELE GIORGIO
PAGINA 8

OGGI IL «PIANO DI RIPRESA» IN CDM, AL VOTO ENTRO MARTEDÌ, IL 26 PROTESTA LA «SOCIETÀ DELLA CURA»

Recovery, parlamento e società esclusi

■ Dopo settimane di discussioni segrete tra «esperti» e ministri stamattina il «piano nazionale di ripresa e resilienza» arriva al consiglio dei ministri mentre la maxi maggioranza del governo Draghi polemizza sulle misure bandiera come, ad esempio, l'estensione del

«superbonus 110%» oltre le case popolari. Il parlamento avrà solo 48 ore per discutere e votare un piano di oltre 300 pagine che promette, a partire dal 2024, una crescita del Pil di oltre il 3,6%. Tranne una piattaforma digitale dove la cittadinanza potrà seguire il corso

delle «riforme» annunciate non è previsto il coinvolgimento della società. Lunedì 26 a piazza Montecitorio il movimento «per una società della cura» promuove la protesta. Il 30 aprile il documento sarà inviato alla Commissione Ue.

CICCARELLI PAGINA 4

LA PRIVACY BOCCIA IL «GREEN PASS»

Otto italiani su dieci in zona gialla

■ L'indice Rt è a 0,81 e solo la Sardegna rimane in zona rossa. Quindici regioni in giallo. Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Valle d'Aosta in arancione. Il ga-

rante per la privacy boccia il «green pass» introdotto dal governo: «Necessario un intervento urgente a tutela dei diritti e delle libertà». CAPOCCIA PAGINA 5

Lele Corvi



DIVORZIO A 5 STELLE Rousseau si stacca «Ma andremo avanti»



■ «La scelta è inevitabile: cambiamento strada»: dalla piattaforma Rousseau annunciano la separazione dal M5S. Ma fanno capire che intendono costruire uno «spazio aperto, laico e trasversale». Freddezza dai 5 Stelle, con Grillo in difficoltà e Conte in attesa. SANTORO A PAGINA 6

Curriculum dello studente Scampoli renziani di «buona scuola»

Salvatore Cingari PAGINA 15

Pandemia e banche Un «Giubileo» per le vittime

Giovanni Paglia PAGINA 15

Sinistra Sesso, genere, razza. Torri la militanza

Tommaso Nencioni PAGINA 14

MODENA Processati per aver cantato Bella Ciao

■ Protagonisti di una storia che ha dell'incredibile. Parte la sera del 4 agosto 2017, quando a Carpi (Modena) si svolge una manifestazione di Forza Nuova, autorizzata dalla questura, davanti a un palazzo destinato dal comune a ospitare alcuni richiedenti asilo. Il mondo dell'associazionismo si mobilita, a partire da Anpi, Arci e Cgil, e organizza un presidio per contestare la decisione della questura intonando Bella Ciao. 26 antifascisti sono finiti sotto processo per manifestazione non autorizzata. La procura chiede due mesi di arresto. CHIARI A PAGINA 6





IL MATTINO



€ 1,20

ANNO CCXXI - N° 152

SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 43% - ART. 2, COM. 20/1, L. 66/1963

Fondato nel 1892



Sabato 24 Aprile 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

AVVISI E PROSSIMA: "IL MATTINO" - "IL CAPUTO" - EUROPE

Il caso Perrotta

Ravello, il festival dei veleni: 20 anni di scontri continui

Donatella Longobardi a pag. 12



Avviso alle italiane

La linea dura dell'Uefa «Chi resta in Superlega fuori dalla Champions»

Pino Taormina a pag. 16



Immunizzazione

INCAPACI DI IMPARARE DAI PROPRI ERRORI

Luca Ricolfi

La battaglia fra aperturisti e chiusuristi dilaga ovunque: sui giornali, nei talk show, fra i virologi, nel Governo, persino nel Comitato tecnico-scientifico. Ma la gente, i cittadini normali, che non hanno agguanci, vie privilegiate, conoscenze preziose, o semplicemente hanno la sfortuna di essere nati nella regione sbagliata, o la disgrazia di avere un medico di base che non visita a domicilio, o non vaccina, o rimanda ogni decisione alla Asl, questi cittadini - dicevo - non si appassionano alla disputa sull'orario di inizio del coprifuoco. Per chi si ammala, o teme di ammalarsi, o vorrebbe vaccinarsi, i problemi sono altri.

Il problema numero 1 è che, ancora oggi, a 15 mesi dall'inizio della pandemia, non solo il medico di base non ti viene a visitare, ma non esiste un protocollo ufficiale di cure domiciliari nelle prime fasi della malattia se non il beffardo protocollo ministeriale "paracetamolo & vigile attesa". Cioè: prendi una taciipirina e prega. O meglio, un nuovo protocollo è allo studio, sarà emanato nei prossimi giorni, ma arriva come abbiamo detto - con molti mesi di ritardo anche rispetto agli altri protocolli di cure domiciliari articolati ed efficaci che sono stati sperimentati con successo da singoli istituti di cura o da medici isolati. Il colmo è accaduto qualche giorno fa, quando il Tar del Lazio ha dato ragione al Comitato Cura Domiciliare Covid 19, che aveva invocato il diritto/dovere dei medici di andare oltre le scarse indicazioni ministeriali.

Continua a pag. 39

Campagna vaccini, l'ostacolo della terza dose Pfizer

Gli esperti: dopo sei mesi immunità già in bilico

Per i vaccini somministrati ai sanitari è già conto alla rovescia. La validità della copertura - ad oggi - è di sei mesi. È presto, chi ha ricevuto il siero nelle prime settimane potrebbe doversi sottoporre al terzo richiamo.

Torsello a pag. 8

Cambio di fascia: ecco cosa riapre

Meno ricoveri e 1 milione di fiale così la Campania è tornata in giallo

La Campania, è bene chiarirlo, ha dati epidemiologici border-line che non lasciavano prevedere il cambio di colore ma, dopo un'attenta valutazione dell'attuale pressione

Mantone a pag. 6

Le ordinanze del governatore

De Luca: via alle isole «Covid free» e alle vaccinazioni senza prenotare

Una ordinanza del governatore De Luca dà il via libera alla campagna vaccinale a Ischia, Capri e Procida. Il provvedimento dispone anche la possibilità di stabilire giornate per

le vaccinazioni senza prenotazione. L'altro provvedimento riguarda la flessibilità per i presidi di scegliere tra il 50% e il 70% di alunni in presenza.

Porcuro a pag. 7

La nuova Italia del Recovery

►Presentato il piano Draghi: stop a Quota 100, in pensione a 67 anni. Malumori nella Lega Scuola, asili, strade, alta velocità: tutti gli investimenti. La laurea varrà da esame di Stato

Strage di migranti al largo della Libia, il racconto di un soccorritore



«Ci siamo tuffati tra i cadaveri»

Emilio Fabio Torsello a pag. 11

Luca Cifoni, Marco Conti e Lorena Loiacono alle pagg. 2 e 3

Al Sud più risorse ma turismo e cultura sono penalizzati

L'impatto previsto: dal 22% al 34% del Pil italiano Città d'arte più finanziamenti a Venezia e Firenze

Nando Santonastaso a pag. 5

L'impatto del Pnrr

PIANO DI RILANCIO VA IMPOSTATO TUTTO SUI GIOVANI

Paolo Balduzzi a pag. 39

Lo scenario

L'addio a Rousseau segna l'inizio della diaspora M5S

Massimo Adinolfi a pag. 39

Perché Ringhio deve restare a Napoli

Gattuso e DeLa ripensateci il matrimonio s'ha da rifare

Francesco De Luca

Il 22 punti conquistati nelle dieci partite giocate negli ultimi due mesi, con la squadra arrivata a due lunghezze dalla zona Champions (e a tre dal secondo posto), sollecitano una domanda: è giusto che a fine campionato le strade del Napoli e di Gattuso si dividano? La risposta è no. Per cinque motivi.

1) Il prolungamento del rapporto è possibile. Né De Laurentiis né Ritto hanno preso impe-

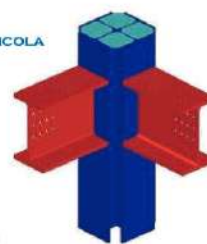
gni, ovviamente verbali, con un altro allenatore e un altro club e anzi avevano già raggiunto un'intesa per il rinnovo fino al 2023 finché non è accaduto qualcosa a inizio gennaio che ha spinto il presidente a fermare tutto. Per quale ragione? Perché la squadra balbettava da alcune settimane arretrando in classifica? Il tempo ha dimostrato che lacune del Napoli ed errori del suo tecnico erano accentuati dalle numerose e temporanee assenze.

Continua a pag. 38



C.M.S. S.R.L.
COSTRUZIONI METALLICHE SANTONICOLA
VIA RAFFAELLO 16
84014 - NOCERA INFERIORE (SA)
☎ 081-9371012
WWW.CMSRRL.COM

LE NOSTRE CERTIFICAZIONI





Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO L.43 N° 132
ITALIA
Sott. a P. 18.000/2021 con L. 43/2004 art. 1, c. 1, D. 10/01/04

Sabato 24 Aprile 2021 • S. Fedele

IL GIORNO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO
Quasi somministrati ieri:
270.757
Quasi somministrati in Italia:
16.829.814
Rapporto del quotidiano
rispetto alla settimana
precedente:
-32,3% **+24,9%**



**Dopo il film su Totti
La Scarano oltre l'Iary
«Una serie tv dura
sullo sgretolamento
di una famiglia»**
Ravarino a pag. 21



**Campionato deludente
Lazio, Champions lontana
ora serve una rivoluzione
Roma, tutto sullo United
Fonseca ricarica la squadra**
Nello Sport



**Scelte ideologiche
L'incapacità
di imparare
dai propri
errori**

Luca Ricolfi

La battaglia fra aperturisti e chiusuristi dilaga ovunque: sui giornali, nei talk show, fra i virologi, nel Governo, persino nel Comitato tecnico-scientifico. Ma la gente, i cittadini normali, che non hanno agguanci, vie privilegiate, conoscenze preziose, o semplicemente hanno la sfortuna di essere nati nella regione sbagliata, o la disgrazia di avere un medico di base che non visita a domicilio, o non vaccina (...)
Continua a pag. 23

**Gli effetti del Pnrr
L'eredità
che il Piano
lascierà
ai giovani**

Paolo Balduzzi

È finalmente arrivato il momento della verità? Il Consiglio dei ministri oggi darà il via libera al testo del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), che sarà presentato al Parlamento all'inizio della prossima settimana e quindi definitivamente approvato dal governo entro fine mese. In tempo rispetto alle scadenze comunitarie. E non è poco. Molto più importante sarà però capire se (...)
Continua a pag. 23

**Identificate le bulle
Disabile picchiata
parla la mamma
«Botte per un like»**



ROMA Identificate le tre baby-bulle che hanno picchiato la ragazzina disabile.
Scarpa a pag. 12

Monoclonali a domicilio per i nuovi contagiati

**► Protocollo svolta
per il trattamento
della malattia**
Mauro Evangelisti
e Graziella Melina

Monoclonali a domicilio e anti-infiammatori: svolta sulle cure per i contagiati. Il governo cambierà regole.
A pag. 7

**I vuoti nel decreto
Weekend, spiagge aperte
ma no ai centri commerciali**
Marco Conti

I weekend? Sì alle spiagge, stop ai centri commerciali. Grande distribuzione in rivolta: salta l'apertura festiva presente nelle bozze del decreto-riaperture.
A pag. 9



Covid, cure a domicilio

**L'Iss: «Strumento essenziale»
Il Garante della privacy
boccia il pass vaccinale**
Michela Allegri

Lo stop al pass vaccinale. Il Garante: privacy a rischio. L'Authority: «Se non sarà modificato, può inficiare il sistema delle riaperture».
A pag. 6

Scuola e pensioni, cosa cambia

**► Il Recovery di Draghi disegna una nuova Italia: addio Quota 100, si uscirà tutti a 67 anni
La laurea sarà valida come esame di Stato. Alta velocità: 25 miliardi, ma al Centro solo 1,5**

Ricerche vane: l'ossigeno sta finendo per i 53 marinai del Nanggala



Bali prega per il sottomarino

Bali, a scuola si prega per il sottomarino Nanggala (foto AFP) Pierantozzi a pag. 11

ROMA Pronto il Recovery Plan. Dalle pensioni alla scuola: cosa cambia. Bassi, Cifoni, Di Branco e Lolaccone da pag. 2 a pag. 5

Migranti, in Libia annegano in 130 L'Onu accusa la Ue

**► «Italia e Malta allertate, nessuno si è mosso»
Sassoli: «I poteri in mare passano a Bruxelles»**
Cristiana Mangani

Centotrenta morti in mare nelle acque davanti alla Libia, e il solito scaricabarile tra Stati. Bambini, donne, persone senza un nome e una sepoltura, mandati alla deriva da criminali senza scrupoli. L'Onu accusa la Ue.
A pag. 11

**Casaleggio-M5S
divorzio per soldi**

Mario Ajello

Avanti senza padri. Niente più Casaleggio. Pucci a pag. 10

BENVENUTI NEL FUTURO

PRIVATE & INVESTMENT BANKING

RENEWABLE ENERGY

DIGITAL & PERSONAL BANKING

Banca del Fucino
Gruppo Bancario Igea Banca

www.bancafucino.it

PESCI, FESTA DI SENTIMENTI

IL BRANNO

Buongiorno, Pesci! Rose, rose, rose. È arrivata l'ora dell'amore, la vostra. Marte è davvero fantastico, da ieri nel segno del Cancro, il punto più alto e vivo del vostro cielo, dove forma un incantevole aspetto con Venere in Toro, splendido per le questioni di cuore: un cuore che riprende a battere ed emozionarsi anche nelle relazioni di vecchia data e, soprattutto, pure per i nativi non più giovanissimi. Per molti di voi è quasi una scoperta questo risveglio dei sensi e del desiderio. Auguri!

© ESPRESSIONE ASSOCIATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani non acquistabili separatamente nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tattometro € 1,40 in Abruzzo. Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Mezzogiorno, il Messaggero • Primo Piano-Rose € 1,20 nelle province di Bari e Foggia. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40.

il Resto del Carlino

SABATO 24 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Il ministro: «Le spiagge sono già aperte»
**Voglia di vacanza
La Riviera è pronta
alla ripartenza**
Servizio nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE
ITINERARI
+
WEEKEND

ristora
INSTANT DRINKS

Pensioni e superbonus, il piano Draghi

Addio quota 100, lauree valide come esame di Stato, internet più veloce e soldi agli asili. Ma è scontro su chi governerà il Recovery
Centri commerciali e outlet in rivolta contro le chiusure domenicali. Cosa si può fare nei bar e ristoranti che da lunedì riaprono

Misura più politica che sanitaria
**Il coprifuoco
è una tagliola
da eliminare**

Bruno Vespa

Mario Draghi ha diviso la pera a metà, come faceva Luigi Einaudi che non amava gli sprechi. Ma entrambi i destinatari non hanno apprezzato l'equità del primo ministro. Speranza e la sinistra non volevano le riaperture così presto. Salvini, il centrodestra e Italia Viva non volevano la tagliola del coprifuoco alle 22. Politicamente, Draghi deve aver giudicato eccessivo accontentare la Lega su entrambi i fronti. E si può capirlo. Ma nel decreto - che ha molti punti incoraggianti e di buon senso - ci sono alcuni aspetti che andrebbero rettificati. Il coprifuoco alle 22 è un forte freno alle uscite serali.

Continua a pagina 2

**GRILLINI SENZA PACE: CASALEGGIO DIVORZIA DAI 5 STELLE PER I SOLDI
IL DECLINO DI GRILLO, AVANZA CONTE MA NON È UN LEADER FORTE**

Da sinistra, Beppe Grillo, 72 anni, con Davide Casaleggio (45) e Giuseppe Conte (56)

LA METAMORFOSI
Polidori e Colombo alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ
Bologna, verso il voto
I circoli Pd blindano Tosiani Conti-Aitini, prove di tandem
Rosato in Cronaca

Bologna, l'affetto del web
Gianni Morandi, dopo le ustioni riabilitazione al via
Servizio in Cronaca

Bologna, ieri la cerimonia
Per Bulgarelli una nuova tomba in Certosa
Vitali nel QS

Oltre cento morti al largo della Libia
Nuova strage in mare Migranti, governo diviso
Polidori a pagina 12

Dopo il flop Superlega
La Uefa perdona i ribelli Non ci saranno sanzioni
Nel QS

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

IL SECOLO XIX

SABATO 24 APRILE 2021

GEAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT in omaggio "Tutto Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 97, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità al SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5386.200 www.manzoniconline.it

IL SUPPLEMENTO DOMENICALE

Specchio, il boom di cani adottati: in giorni difficili servono gli amici

DOMANI A 50 CENTESIMI PIÙ IL PREZZO DEL GIORNALE

Specchio



RACCONTI DI MARE E TEMPESTA, ULTIMO VOLUME
I mostri in agguato negli abissi
Gratis le storie dei grandi scrittori

DOMANI IN ALLEGATO CON IL SECOLO XIX / PAGINA 41



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cracche	Pagina 14
Commenti	Pagina 15
Economia - Marketing	Pagina 16
Genova	Pagina 18
Programmi - Tv	Pagina 17
Xbox	Pagina 38
Sport	Pagina 42

LA NOTTE A CALA DI VOLPE NELLE CARTE. LA DIFESA: ERA CONSENZIENTE

Silvia e l'incubo in casa di Ciro: «Io violentata da tutti i ragazzi»

La giovane che accusa il figlio di Grillo e tre amici: «Tenuta per i capelli e costretta a bere vodka»

«Mi hanno violentato», dice Silvia tra i singulti. «Ma chi?», chiede l'amica. «Tutti... Roberta... Tutti». Sono le 14,45 di mercoledì 17 luglio 2019. Roberta si è appena svegliata intontita nel soggiorno della villetta a Cala di Volpe. Cerca l'amica Silvia e la ritrova nella stanzetta priva di porta, con una tenda che separa il vano dal corridoio, di fronte al bagno. Ascolta quelle parole. Con le palpebre pesanti di una notte passata tra la discoteca Billionaire e le ore con quei quattro ragazzi di Genova, impiega tempo per ricordare i dettagli, mettere insieme i pezzi e capire. La cosa in cui si svolge la scena è quella di Peppe Grillo, a Cala di Volpe, in Sardegna. Uno dei ragazzi è Ciro, il figlio del comico.

DI ANTONIO RUZZI / PAGINA 10 E 11

L'INCHIESTA SU ANIDRA

Tommaso Fregatti e Matteo Indice

Violenza sessuale: le mail delle vittime inguainano il santone

Non c'è solo la morte di Roberta Reppetto per il tumore curato con tisane, tra le accuse ai responsabili del centro Anidra di Borzonasca, nel Chiavarese. La guida spirituale Paolo Bendi-nelli (arrestato con il medico Paolo Orsini) deve rispondere di violenza sessuale e circonversione di incapace nei confronti di una decina di donne. Le loro mail sono tra gli elementi raccolti dalla procura di Genova.

L'ARTICOLO / PAGINA 14



Il Recovery cancella Quota 100

Via alla liberalizzazione dei porti

Il test del Recovery è pronto e oggi sarà discusso in Consiglio dei Ministri. Il piano da 181 miliardi di euro prevede interventi per la transizione digitale e per quella ecologica, per la sanità, l'istruzione, la ricerca, la concorrenza. Sono previste riforme per rendere il Fisco più equo e velocizzare la giustizia. Cancellata Quota 100 per le pensioni, maxi liberalizzazione per i porti. È scontro sul superbonus al 110% e sul taglio del cashback.

SERVIZI / PAGINE 2-5

ROLLI

NESSUN DIVIETO PER LE SPIAGGE



135 IL SECOLO XIX

Usiamo bene l'informazione che ci avvolge

IVANO FOSSATI

A metà Ottocento in Arizona e Nuovo Messico cavalieri solitari giravano per villaggi, campagne e deserti leggendo ai ri- abitanti i giornali con le notizie dal mondo. Una specie di rassegna stampa a cavallo. In Medio Oriente e in Cina lo avevano fatto anche prima. Il bisogno di sapere cosa accade intorno è sempre stato primario negli esseri umani. Se è vero che essere informati è potere va ricordato che è anche protezione e progresso. Possiamo metterci in competizione con gli altri e batterli sul tempo solo se sappiamo cosa stanno progettando, magari a nostro danno. Si parte dal basso, i primi portatori di notizie in fondo sono stati semplici viaggiatori e mercanti. Certo, Johannes Gutenberg nel 1455 non poteva immaginare il putiferio che la sua invenzione della stampa avrebbe scatenato, anzi non ne ebbe neppure il sospetto perché morì prima che la cosa avesse il minimo successo.

L'ARTICOLO / PAGINA 38

La magia di trovare Chagall e la focaccia nella stessa pagina

ESTER ARMANINO / PAGINA 39

Felicità è il tuo nome tra i ritagli di giornale raccolti da papà

MARTINA CARRARO / PAGINA 39

IGNORATE LE RICHIESTE DI AIUTO: 130 VITTIME

Libia, negati i soccorsi

Nuova strage di migranti

L'allarme era scattato già mercoledì mattina: segnalava un gommone in difficoltà al largo della Libia con circa 130 persone a bordo. Ma Tripoli non è intervenuta («C'è mare grosso» la giustificazione) men-

tre Italia e Malta sono rimaste ferme - perché l'intervento spetta ai libici. Ci hanno provato la Ocean Viking e tre mercantili ma alla fine hanno trovato solo cadaveri.

ALBANESSE E L'INTERVENTO DI LINARDI / PAGINA 13

BUONGIORNO

Sono elettrizzato: sta per arrivare una nuova commissione parlamentare d'inchiesta. Ed ero sinceramente preoccupato perché in questa legislatura ancora non ne erano state incaricate. Nella scorsa, per esempio, ci fu la preclara e tumultuosa commissione parlamentare sul sistema bancario. Ricordate? Il governatore di Bankitalia convocato a svelare gli arcani segreti dei caveau, le fosche manovre di Banca Etruria esplorate palmo a palmo, la povera gente turpemente ma finalmente restituita al diritto della verità. Peccato per il finale: non si arrivò a capo di nulla. Nel frattempo lavorava indefessa una commissione parlamentare sulle intimidazioni agli amministratori locali, di cui ignoravo l'esistenza, e altre sette nuove commissioni parlamentari, fra cui una sulla Moby Prince e una sul ciclo

dei rifiuti. Avete idea di quali sconcertanti enigmi abbiano risolto? No? Neanch'io. Oggi se sei un parlamentare e non istituisca una commissione ti sembra di non aver vissuto. Negli anni (spero i miei conti siano giusti) abbiamo visto settantasette commissioni parlamentari d'inchiesta: sugli errori sanitari, sull'uranio impoverito, sugli incidenti sul lavoro, sull'Acna di Cengio, sul caporalato, sulla filiale di Atlanta della Bnl, sulla condizione giovanile, sulla criminalità in Sardegna, sul dossier Mitrokhin. La mia preferita è la commissione d'inchiesta sull'inquinamento del fiume Sarno. Curiosi di sapere quale potrebbe essere la settantottesima? Sulle trame dei magistrati per indirizzare la vita politica. Tema serissimo e appassionante, e non c'è modo più puntuale di renderlo irrisolto e noioso.

Sherlock Holmes

MATTIA FELTRI

AURUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
la Banca Chiavari Ostellari
Lunedì 15/18 martedì/Venerdì 10/12 - 15/18

AURUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
la Banca Chiavari Ostellari
Lunedì 15/18 martedì/Venerdì 10/12 - 15/18

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Recovery Plan
Lauree abilitanti,
verso la riforma
per l'esercizio
delle professioni

Maria Carla
De Cesari
— a pag. 22

Di Riapertura
Smart working,
arriva la proroga
per le procedure
semplificate

Matteo Prioschi — a pag. 23



FTSE MIB 24386,09 -0,05% | SPREAD BUND 10Y 103,90 +3,10 | €/€ 1,2066 +0,17% | BRENT DTD 65,88 +0,75% | Indici & Numeri → p. 25 a 29

Recovery, subito quattro riforme

Il piano di Draghi

Semplificazione, Pa,
giustizia e concorrenza
Fisco solo dal 2023

Nell'amministrazione
9,8 miliardi per assumere
i giovani più qualificati

Le misure del governo
valgono una crescita
del Pil del 3,6% al 2026

Il Cdm oggi vara il Recovery Plan. Il documento programmatico che da qui al 2026 dovrà far ripartire l'Italia. La riunione del governo, inizialmente prevista ieri pomeriggio, sarebbe slittata per le lamentele arrivate da diversi dicasteri che in alcuni casi hanno ricevuto le bozze dopo i media. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza approvato oggi dal governo Draghi, che sarà presentato entro aprile a Bruxelles, prevede l'attuazione di quattro riforme per risolvere nodi annosi che frenano lo sviluppo del paese: riforma della pubblica amministrazione, riforma della giustizia, riforma fiscale e un provvedimento per rilanciare la concorrenza.

— Servizi alle pagine 4 e 5

TENSIONI DI GOVERNO

Lite su pensioni,
proroga del 110%
e cashback

— Servizio a pagina 5

LETTERA A DRAGHI

Un piano sugli asili
per avvicinare
il Sud all'Europa

di Licia Ronzulli — a pagina 10

Le Borse corrono 3,5 volte più dell'economia reale La tasa Biden non spaventa

Mercati

A segno il Btp Futura
a 16 anni. S&P conferma
outlook e rating dell'Italia

Cresce il divario tra mercati finanziari ed economia reale. Dal crack Lehman (2008), il Pil nominale globale è aumentato di 20.000 miliardi di dollari, mentre la capitalizzazione delle Borse mondiali è cresciuta di 77.340 miliardi. C'è una 3,5 volte in più. A Wall Street rientrano i timori sulla tassa per i capital gain allo studio del presidente Biden contro i ricchi. Buoni risultati per la terza emissione di Btp Futura, a 16 anni: raccolta 5,48 miliardi. L'agenzia S&P conferma outlook e rating dell'Italia.

— alla pagina 2-3



Due ruote. Per la corona di componenti molti operatori hanno rallentato le consegne

IL BOOM FRENATO
Biciclette: +40%
nell'anno Covid,
ora mancano i componenti

Sara Monaci — a pag. 12

BANCHE

Agricole conquista
Creval: raccolto
il 91% del capitale

Luca Davi — a pag. 18

L'ANALISI

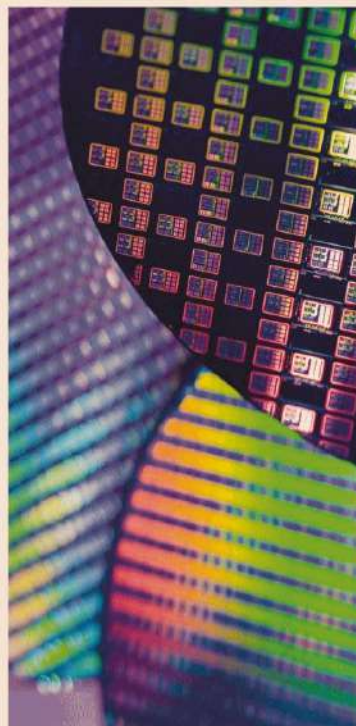
UNA LEZIONE
PER LE BCC

di Alessandro Graziani

I Crédit Agricole continua a crescere tramite acquisizioni e lo fa sempre pagando in contanti, mai attraverso offerte di scambio azionario.

— Continua a pagina 18

LA CARENZA DI SEMICONDUTTORI



Made in Taiwan. La carenza dei semiconduttori è penalizzata anche dalla siccità

Taiwan, l'isola dei microchip
contesa da Cina e Stati Uniti

Rita Fatiguso — a pag. 9

PANORAMA

POLITICA

**Divorzio tra M5S
e Casaleggio**
Pronto il manifesto
di Conte

Sancita la spaccatura tra il Movimento 5 Stelle e la piattaforma Rousseau di Casaleggio, nata per gestire la democrazia diretta, regola base del Movimento. Il divorzio arriva dopo mesi di inusitate trattative per far fronte al debito e al problema delle quote non versate dai parlamentari, oltre alle divergenze di carattere politico. In un Movimento in grande difficoltà continuano le mosse sulla leadership. Pronto il manifesto politico di Conte.

— a pagina 7

BUSSOLA & TIMONE

IL CLIMA
RILANCIA
GLI ACCORDI
USA-CINA

di Giovanni Tria — a pag. 15

DA OGGI IN EDICOLA



Let's Speak
Il corso per parlare
la lingua inglese
di tutti i giorni

— a 12,90 euro oltre il quattrino

Food 24

Agroindustria
Dal latte alla frutta,
la cooperazione
torna protagonista

Giorgio dell'Orefice — a pag. 16

Motori 24



Esposizioni
Salone di Shanghai,
tutte le novità
dei costruttori

Corrado Canali — a pag. 14

ACCELERA LA CRESCITA E AVVIA L'EVOLUZIONE

Innovare è più semplice
con la consulenza continua
in finanza agevolata.

inno
financo



Centri commerciali contro lo stop nei fine settimana

La lotta al Covid

Da lunedì la maggioranza
delle regioni in giallo
Cala il numero dei contagi

Centri commerciali chiusi nel fine settimana. Una sorpresa per le associazioni di categoria contenuta nel testo dell'ultimo decreto Covid. Dura presa di posizione di Feder-

stribuzione che chiede con urgenza un incontro con il Governo, abbiamo bisogno di certezze, dice il presidente Alberto Prausin. Da lunedì, come previsto, molte regioni torneranno in fascia gialla, ma rimane in vigore il coprifuoco delle 22.00. In arancione Puglia, Calabria, Sicilia, Basilicata e Valle d'Aosta. In rosso ancora la Sardegna. La decisione dopo il monitoraggio che vede in discesa l'indice Rt da 0,85 a 0,81, l'incidenza dei casi e la pressione di ricoveri e terapie intensive.

Flammeri e Ludovico — a pag. 6

LA CAMPAGNA VACCINI

L'Ema toglie il limite d'età per AstraZeneca

Francesca Cerati — a pag. 6

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
3 mesi a 1 € Per info:
ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02-30-300-600



UniCo
SEDE OPERATIVA
VIA NICOLÒ PORPORA, 12
00198 - ROMA
CELLULARE +39 340 58 22 765
E-MAIL: INFO@UNICOSERVIZI.IT

Sabato 24 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 112 - € 1,20
San Fedele da Sigmaringen

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-4990



DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

RIVELAZIONE CHOC

Vincerà il virus: parola di Pfizer

*Il Covid 19 non sarà sconfitto
Subito un richiamo del vaccino
per neutralizzare le varianti*

*Dovremo convivere per anni
e rifare una dose entro 12 mesi
Già pronti i piani di produzione*

*Bourla, capo della Big Pharma
spiega meglio di un virologo
le verità che i politici ignorano*

DI FRANCO BECHIS

La pandemia? Ci sarà ancora per buona parte del 2022, più o meno come abbiamo vissuto nel 2020 e nel 2021, anche se probabilmente con intensità diversa nelle varie aree del mondo. E poi che accadrà al virus Covid 19? Resterà. E quindi bisognerà combatterlo. Non è un virologo catastrofista (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Osho

Rousseau molla i 5 Stelle: non pagano i debiti



Borriello a pagina 8

L'allarme del Garante della privacy
Il «green pass» è fuorilegge
Vacanze sempre più lontane

DI FRANCESCO STORACE

Ai piedi il governo sembra aver indossato i cingoli dei carri armati. Scatenando anche un bel po' di casino sulla questione dei pass, una delle perle del decreto Covid. A dimostrazione che le polemiche non vengono solo dalle parti (...)

Segue a pagina 5

Il rapporto sul rischio trombosì
Ema promuove AstraZeneca
«Benefici anche per i giovani»

Martini a pagina 2

Il piano del governo
Il Recovery taglia Quota 100
ma si andrà in pensione prima

Caleri a pagina 6

Non possono essere date alle famiglie perché non si conosce l'identità e la data di morte dei defunti

Scandalo Ama: 400 urne senza nome

In una scuola di Fiumicino
Scambio di pacchi
Sui banchi libri porno

Gobbi a pagina 21

... Altro scandalo Ama dopo quello delle cremazioni impossibili. Centinaia di urne cinerarie senza nome e senza sepoltura sono abbandonate a Prima Porta. I contenitori non hanno la targhetta identificativa, quindi è impossibile risalire al nome del defunto e non possono essere date alle famiglie.

Di Corrado a pagina 20

Negli istituti della Capitale
Presenze e sicurezza
Ogni scuola fa da sé

Conti a pagina 21

Boom di domande
Ristoratori romani
a caccia della pedana
per i tavoli all'aperto

Verucci a pagina 19

la S TORACIATA
«Stai facendo
campagna elettorale».
Si vota
e non ci hanno
avvisato

avvocatocristinadimassimo.it

Avvocato
Cristina Di Massimo

- Diritto di famiglia
- Diritto Amministrativo
- Diritto Del Lavoro
- Recupero Crediti
- Cause Condominiali

Avvocato Cristina Di Massimo
Via A. Pisano, 3 - 04019 Terracina (LT) Telefono: 335.6511360

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Un esperimento riuscito quello di "Avanti un altro! Pare di sera", in onda la domenica sera su Canale 5 alle 21.25, il programma, con Paolo Bonolis e Luca Laurenti e molti altri divertenti o appariscenti personaggi, ha battuto alla sua prima uscita la fiction di Raiuno. Questo a testimonianza che la domenica sera si ha voglia di ridere, di divertirsi, meno di intrighi con una fiction. Tutto il resto, data la particolare serata, rischia di essere sbagliato.

È tornato, dopo un periodo di assenza, Sigfrido Ranucci con le sue inchieste di "Report", in onda (...)

Segue a pagina 27

Sabato 24 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 95 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 460/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50

€2,00*



**110%
IL MIO
QUOTIDIANO**
Sì al bonus
in edifici
plurifamiliari
con scala
in comune
Poggiani a pag. 25

ISTRUZIONI EXTRALARGE
Dichiarazioni
tributarie sempre
più lunghe
Bongi a pag. 23

**Usa, per cercare d'impedire che Trump possa vincere
ancora si va verso la creazione di due nuovi Stati**
James Hansen a pag. 12

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Semplificazioni per il superbonus

Verso l'estensione dell'agevolazione ad alberghi e agriturismo, revisione delle regole e delle aliquote: lo dice a ItaliaOggi il sottosegretario Vannia Gava

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che strana, ma significativa coincidenza. Nella settimana del varo del Recovery plan, il presidente **Mario Draghi** ha voluto aggiungere immediatamente la sua voce a quella di **Emmanuel Macron** e di **Boris Johnson** contro il tentativo di varare la Super Lega del calcio. Il Recovery dovrebbe unire e far diventare più concreta e unita l'Europa senza l'Inghilterra; la condanna della Super Lega calcio ha come cancellato la Brexit. Divisi nell'economia e politica, uniti nel pallone. Ma non solo: il Recovery dovrebbe essere un piano per ricreare equità attraverso il recupero e la crescita; la Super Lega era la quintessenza della disegualianza. Il pallone può essere democrazia e riunificazione dell'Europa; la politica e l'economia sono stati e sono separazione. Così una grande Europa del calcio e una Europa mutilata nella politica e nell'economia. Mentre si accende il confronto fra i due padroni del mondo.

continua a pag. 2

Estensione anche ad alberghi e agriturismo. Semplificazione degli adempimenti e delle aliquote fiscali, con una possibilità di unificarle al 75%. Sono le modifiche al superbonus a cui sta lavorando il governo e che potranno trovare spazio nel decreto Semplificazioni, che sarà emanato dopo l'approvazione del Recovery plan. Lo dice a ItaliaOggi il sottosegretario alla transizione ecologica, Vannia Gava.

Bartoli a pag. 24

CORSA AL CAMPIDOGGIO

**Zingaretti può
candidarsi ma deve
riuscire a liberarsi
della Raggi**

Antonelli a pag. 5

Mario Resca: si aprono gli stadi ma non i centri commerciali

Carlo Valentini a pag. 7



DIRITTO & ROVERSCIO

Il buon senso e la faccia tosta non sono di destra o di sinistra. Il buon senso infatti appartiene a chi fa delle istituzioni che vengono criticamente contro dei fatti. La faccia tosta invece è tipica di chi assume posizioni per partito preso, astruendo dalle circostanze. Questo secondo atteggiamento è molto diffuso in Italia che, storicamente, è il Paese dei Cusani e dei Ghisellini, dei derby fra squadre di calcio inegualmente antagoniste, dei polli tra fazioni che da secoli sono fra di loro opposte. Appartiene a questo antagonismo per partito preso, il convincimento che, se un ristorante e i suoi clienti adottano fino alle 22 le precauzioni previste, non c'è rischio di un aggravamento della pandemia mentre se si raggiunge un'altra all'attività del ristorante espone il contagio come se il virus operasse a orologeria. Si attende dagli scienziati svedescoliani (quelli cioè che vogliono far portare il cilestro negli altri) la conferma scientifica di questo comportamento a caccia del Covid. Ma non l'hanno ancora trovata.

POTENZIA IL TUO LAVORO, DAI VALORE AL TUO FUTURO!



SCEGLI IL NETWORK TOGETHER TO COMPETE.

Più di **1.000 Professionisti** hanno scelto la forza del Network **"TOGETHER TO COMPETE"** di **Noverim**, società di consulenza in ambito fiscale, legale, transaction e compliance.

Il primo Network a tripla A:
Aumenta il tuo fatturato.
Amplia la gamma dei servizi offerti.
Allarga il tuo portafoglio Clienti.

JOIN US ON NOVERIM.IT



info@noverim.it



noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50.
Con «La prima della sera» a € 5,00 in più.

LA NAZIONE

SABATO 24 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Toscana, i medici: responsabilità e prudenza
Zona gialla da lunedì
Ma Giani avverte:
«Non è un liberi tutti»
Ciardi nel Fascicolo Regionale



L'inchiesta sulla 'ndrangheta
Rifiuti tossici
la mappa
del sottosuolo
Servizi e commento di Canè nel Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Pensioni e superbonus, il piano Draghi

Addio quota 100, lauree valide come esame di Stato, internet più veloce e soldi agli asili. Ma è scontro su chi governerà il Recovery
Centri commerciali e outlet in rivolta contro le chiusure domenicali. Cosa si può fare nei bar e ristoranti che da lunedì riaprono

Servizi
da p. 3 a p. 9

Misura più politica che sanitaria
Il coprifuoco
è una tagliola
da eliminare

Bruno Vespa

Mario Draghi ha diviso la pera a metà, come faceva Luigi Einaudi che non amava gli sprechi. Ma entrambi i destinatari non hanno apprezzato l'equità del primo ministro. Speranza e la sinistra non volevano le riaperture così presto. Salvini, il centrodestra e Italia Viva non volevano la tagliola del coprifuoco alle 22. Politicamente, Draghi deve aver giudicato eccessivo accontentare la Lega su entrambi i fronti. E si può capirlo. Ma nel decreto - che ha molti punti incoraggianti e di buon senso - ci sono alcuni aspetti che andrebbero rettificati. Il coprifuoco alle 22 è un forte freno alle uscite serali.

Continua a pagina 2

GRILLINI SENZA PACE: CASALEGGIO DIVORZIA DAI 5 STELLE PER I SOLDI
IL DECLINO DI GRILLO, AVANZA CONTE MA NON È UN LEADER FORTE

Da sinistra, Beppe Grillo, 72 anni, con Davide Casaleggio (45) e Giuseppe Conte (56)

LA METAMORFOSI
Polidori e Colombo alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Firenze

I commercianti
alla battaglia
per il caffè al bar

Servizio in Cronaca

Firenze

Bomba artigianale
sotto la macchina
di un'imprenditrice

Servizio in Cronaca

Firenze

Nardella e Sacchi
volano a Dubai
per svelare
il David clonato

Servizio in Cronaca



Oltre cento morti al largo della Libia

Nuova strage in mare
Migranti, governo diviso

Polidori a pagina 12



Dopo il flop Superlega

La Uefa perdona i ribelli
Non ci saranno sanzioni

Nel QS

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. NERINIANI



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 97

Sabato 24 aprile 2021

D

MONTALBANO

Oggi con Robinson, D, DCasa e in regalo il libro *Il Commissario Montalbano*

In Italia € 2,50



Naufragio al largo della Libia. Il piano del premier: corridoi umanitari con l'Ue

Cento migranti morti. Le Ong: colpa dell'Europa

Il commento

A chi parlano
quei corpi

di **Carlo Bonini**

C'è una sola emozione
altrettanto insopportabile
di quella restituita dalle
immagini dei corpi senza vita,
in balia delle onde.

● a pagina 2
servizi di **Ciriaco, D'Argenio**
Tonacchi e Ziniti ● alle pagine 3 e 4



● **Alla deriva** Il corpo di un migrante in acqua al largo della Libia. I soccorritori parlano di "un mare di cadaveri"

Il big bang dei 5Stelle

Casaleggio rompe con il M5S e lancia il suo "progetto civico". Di Maio: "Bisognava reagire prima di arrivare allo strappo". E avvisa il Pd sull'alleanza giallorossa: "Dobbiamo farci sentire, così vince Salvini". Scontro sulla proroga del superbonus

Il Recovery riforma le professioni: basterà la laurea, senza esame di Stato

di **Cillis, Conte, Cuzzocrea, Fontana, Messina, Petrini, Pucciarelli e Zunino** ● alle pagine 6, 7, 8, 14 e 15

L'analisi

Il Movimento
a rischio estinzione

di **Stefano Cappellini**

Quando il M5S era in auge,
pochi osservatori avevano
già posto ai rampanti grillini
una questione cruciale.

● a pagina 30

Il caso

Letta e il paradosso
delle primarie

di **Francesco Piccolo**

Le primarie sono un momento
di aggregazione. Ma le reazioni
a Bologna stanno mettendo in crisi
anche questa certezza.

● a pagina 31

Altan

COPRIFUOCO ALLE 22.35
E LA CHIUDIAMO QUA.



Lunedì le riaperture

Tredici regioni in zona gialla
Solo la Sardegna resta rossa

di **Bocci, Dusi e Lauria** ● da pagina 10 a pagina 13

Mappamondi

Hariri: la mia vita
in pericolo
per un Libano
più moderno

di **Maurizio Molinari**



Metto in conto
la possibilità di essere
assassinato». Così Saad Hariri,
51 anni, primo ministro
designato in un Libano
senza governo.

● a pagina 17

Armeni
la giustizia
negata
sul genocidio

di **Laura Mirachian**



Oggi, 24 aprile, celebriamo
la memoria del Metz
Yeghern, il Grande Male,
come lo chiamano gli armeni.

● alle pagine 32 e 33

La storia

San Gennaro
fa causa al sindaco
de Magistris



di **Conchita Sannino** ● a pagina 21

GIELLE™
Antincendio dal 1965



Vigilanza Antincendio | Collaudi Tped-Ispeal

PREMIATA AZIENDA STORICA DEL COMM. LUIGI GALANTUCCI
www.gielle.it - www.f-gas.it

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/12/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Marzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: public@azionmarzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,30 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Filippi "Perché siamo
ancora fascisti?" € 12,40

NZ



VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

AZIONI ETF E FONDI PER CAVALCARE IL FINTECH

IN EDICOLA E IN DIGITALE

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

€ 4,20

Sabato 24 Aprile 2021 Anno XXXIII - Numero 090

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Classedizioni

Spedizione in A.E. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

CAOS CALCIO DOPO IL FLOP SUPERLEGA, QUANTI SOLDI SERVONO AI CLUB EUROPEI PER SALVARSI

Quel pallone sgonfiato

ZONA GIALLA

Si allentano le restrizioni. Dal turismo alla ristorazione e all'entertainment: dove investire per sfruttare la voglia di uscire di casa e tornare a una vita normale

Riparty Italia

80 titoli che devono ancora recuperare il terreno perduto

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che strana, ma significativa coincidenza. Nella settimana del varo del Recovery plan, il presidente Mario Draghi ha voluto aggiungere immediatamente la sua voce a quella di Emmanuel Macron e di Boris Johnson contro il tentativo di varare la Super Lega del calcio. Il Recovery dovrebbe unire e far diventare più concreta e unita l'Europa senza l'Inghilterra; la condanna della Super Lega calcio ha come cancellato la Brexit. Divisi nell'economia e politica, uniti nel pallone. Ma non solo: il Reco-

very dovrebbe essere un piano per ricreare equità attraverso il recupero e la crescita; la Super Lega era la quintessenza della disuguaglianza. Il pallone può essere democrazia e riunificazione dell'Europa; la politica e l'economia sono stati e sono separazione. Così una grande Europa del calcio e una Europa mutilata nella politica e nell'economia. Mentre si accende il confronto fra i due padroni del mondo. L'America, con Joe Biden, tenta di tornare leader mondiale condiviso dall'Europa, ma soprattutto nemico acerrimo della Russia e censore della Cina per i

BANCHE IN MOVIMENTO

In porto anche l'opa Creval, le prossime candidate al risiko

DOPO LE SCONFITTE IN TRIBUNALE

Per il futuro di Mediaset torna la pista Vivendi-Tim



VALORE. TU LO COSTRUISCI. NOI LO COLTIVIAMO.

È dal 1975 che creiamo valore per milioni di clienti nel mondo.
Ora possiamo fare lo stesso per gli investitori italiani.

Cerca: **Vanguard**

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

FUNDS & ETFS / ACTIVE & INDEX / MULTI-ASSET / EQUITIES / FIXED INCOME

Prima dell'adesione leggere il Prospetto e il KIID, disponibili nel sito www.it.vanguard

Pubblicatore in Italia: Vanguard Group (Investments) Limited, autorizzata e regolamentata dalla Banca Centrale d'Irlanda. © 2021 Vanguard Group (Ireland), Limited. Tutti i diritti riservati. VGI, 1939948

il tavolo della terza ripartenza

I parlamentari regionali uniti sul potenziamento di porto e rete ferroviaria

D.D.A.

trieste La richiesta di finanziare il potenziamento del **porto** di **Trieste** come asset per tutta la regione è stata ribadita da tutti i parlamentari del Fvg intervenuti in audizione al Tavolo della terza ripartenza del Consiglio regionale.

Il renziano Ettore Rosato ha sottolineato «l'importanza del **porto** per la logistica di tutto il paese, al pari della linea ferroviaria **Trieste**-Venezia: si tratta di opere decisive». L' eurodeputata Elena Lizzi ha rimarcato «l'importante operazione sul **porto**» e la necessità che «tutte le infrastrutture proposte interagiscano con questo investimento: se questo viene fatto con le risorse del Pnrr o con altre è meno rilevante».

La senatrice Tatjana Rojc ha sottolineato che «dobbiamo pensare al **porto**, ma il Pnrr necessita di opere in fase progettuale per poter spendere entro il 2026». La deputata leghista Aurelia Bubisutti ha chiesto che «il **porto** sia collegato al resto del territorio per dare ricadute in tutta la regione, ma attenzione anche al sistema ferroviario di Udine e all' aeroporto». Per il forzista Roberto Novelli, «vanno superati i localismi: bene gli interventi sul **porto**, che dà benefici a tutta la regione anche in termini di immagine. La scelta va sostenuta da tutti noi».

E se la senatrice azzurra Laura Stabile si è concentrata sulla «sanità da ricostruire dopo i tagli e la pandemia», la deputata grillina Sabrina De Carlo ha notato come sia «fondamentale per tutto il paese valorizzare il nostro sistema portuale», mentre il collega Luca Sut ha richiamato «l'importanza dell' idrogeno per la decarbonizzazione». Per la deputata Sandra Savino, bisogna infine prestare attenzione al «tema pericolosissimo delle infiltrazioni mafiose, attratte dagli investimenti».

--D.D.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Il ministro assicura che i 400 milioni saranno erogati nonostante il passaggio al capitolo parallelo del Recovery Plan

Patuanelli blinda il "pacchetto Trieste" «Risorse certe pure col nuovo fondo»

DIEGO D'AMELIO

trieste Il "pacchetto Trieste" non rischia ridimensionamenti e potrebbe perfino tornare a sorpresa nella cornice principale del Recovery Plan. Il ministro Stefano Patuanelli ha blindato i 400 milioni destinati allo sviluppo del **porto** nel corso dell' audizione dei parlamentari del Friuli Venezia Giulia organizzata ieri in Consiglio regionale, anche se restano le incognite sulle modalità di finanziamento delle opere inserite dal governo nel nuovo Fondo complementare.

Patuanelli fa parte della cabina di regia del Pnrr sia per la responsabilità sulle Risorse agricole che per il suo ruolo di capodelegazione del M5s nell'esecutivo. Dall' ingresso nel governo Draghi il ministro non ha praticamente mai parlato di questioni locali e ha rotto il silenzio nella riunione del Tavolo della terza ripartenza, che in piazza Oberdan discute delle linee di sviluppo su cui impiegare i fondi del Recovery e della programmazione europea del prossimo settennato.

«I 388 milioni per il **porto** di Trieste (cui sommare i 30 per l' elettrificazione dei moli, ndr) - ha detto Patuanelli - serviranno per l' ultimo miglio ferroviario, la Piattaforma logistica, i progetti alle Noghere e altre iniziative. Le risorse erano previste nel Pnrr e sono state spostate nel Fondo complementare», dove finiranno progetti per 30 miliardi che il governo ritiene non possano essere completati entro il 2026, come la Commissione europea chiede per le opere legate al Recovery. «L' importante - ha continuato il ministro - è che le risorse per il **porto** siano confermate e rappresentino una grande risorsa per tutta l' Europa. Uscire dal Pnrr potrebbe essere una risorsa in più».

Il "pacchetto Trieste" ha cambiato repentinamente allocazione venerdì mattina assieme ai fondi per la diga di Genova e al resto delle iniziative sulla portualità: un blocco da 2,8 miliardi che il governo conta ora di finanziare nell' arco con l' extra deficit da qui al 2026.

Sempre che le cose vadano a finire così, perché «i colloqui con l' Ue continuano anche di notte - ha evidenziato Patuanelli - e l' Ue in queste ore sta dicendo che la parte portuale potrebbe rientrare nel Pnrr: non è impossibile dunque che ci sia un ritorno all' interno del Piano, che prevede anche la velocizzazione della Trieste-Venezia», sebbene il riferimento alla linea ferroviaria sia solo un accenno nel testo e senza precisi stanziamenti. Il quadro sarà più chiaro a breve, con il Consiglio dei ministri convocato per stamani per dare via al documento che il premier Draghi illustrerà la prossima settimana alle Camere, per poi inviarlo a Bruxelles entro il 30 aprile.

Due sono per il momento le incognite più rilevanti. La prima è legata all' affidabilità che lo Stato saprà dimostrare in futuro rispetto a finanziamenti che dovranno essere ripartiti di anno in anno. Un conto è stare infatti nel Recovery e avere quindi certezza dell' arrivo dei fondi comunitari dopo il primo placet dell' Ue. Un altro conto è poggiare invece lo sviluppo del **porto** su un canale di finanziamento sì previsto dal Def, ma ancora da istituire con un decreto e da finanziare con fondi (6 miliardi all' anno di extradeficit) per i quali non è peregrino immaginare i puntuali assalti alla diligenza per le richieste più disparate.



L' altro nodo è l' apparente tiro alla fune in atto: l' Italia sottrae i porti al controllo del Recovery europeo e Bruxelles chiede di riportarli dentro al Pnrr. I moventi non sono chiari, ma in ambienti portuali si comincia a sussurrare che la cosa possa essere legata al contenzioso sulla privatizzazione e la tassazione delle Autorità portuali imposta all' Italia dall' Ue, che potrebbe usare l' erogazione del Recovery



Il Piccolo

Trieste

come strumento di pressione affinché il governo si disponga ad accettare un regime sgradito.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

a bordo del traghetto nel bacino dell' arsenale san marco

La vela automatizzata made in Trieste per le navi mercantili

È stata ideata dall' ex studente dell' Accademia nautica dell' Adriatico Mattia Limoncin: il prototipo sulla Gnv Bridge

LUIGI PUTIGNANO

In questi giorni, visibile anche dalla sopraelevata, nel bacino principale dell' Arsenale San Marco della Fincantieri c' è un nuovo traghetto.

Si tratta del "Gnv Bridge", dove Gnv è l' acronimo di Grandi navi veloci, ultima realizzazione del Cantiere navale Visentini di **Porto** Viro, in provincia di Rovigo, varato lo scorso 28 marzo e ora a Trieste in attesa di consegna.

Presente nel bacino triestino anche perché su questo traghetto agli inizi di questo mese è stato installato un prototipo in scala 1/3 di un nuovo tipo di vela per la propulsione ausiliaria delle navi mercantili. La ricerca su questa tipologia di vela, chiamata "Wing Sail Module" è iniziata nel 2014 alla Naos Ship and Boat Design dell' ingegnere Roberto Prever, docente, tra l' altro, dell' Accademia nautica dell' Adriatico. «La collaborazione fra Accademia Nautica dell' Adriatico e la Naos - ha spiegato il direttore dell' accademia triestina, Bruno Zvech - ha avuto modo di concretizzarsi in un fruttuoso percorso di formazione, in cui un allievo del corso di progettazione e manutenzione del mezzo navale, Mattia Limoncin, diplomatosi lo scorso settembre, ha avuto modo di mettere a punto il programma di controllo automatico della "vela", realizzando durante il suo stage un prototipo in scala completamente automatizzato che è poi stato realizzato con componenti in stampa 3d».

Mattia Limoncin, triestino, classe 1999, ha frequentato il biennio 2018-2020 del corso di progettazione navale e ha svolto lo stage in Naos. Una volta diplomatosi è stato assunto dalla stessa Naos, così come molti suoi colleghi di corso sono stati assunti in Fincantieri, in altri cantieri o in studi di progettazione navale.

Il prototipo verrà utilizzato per effettuare misurazioni di validazione dei calcoli teorici eseguiti mediante numerose simulazioni, al fine di confermare le aspettative sui risparmi energetici possibili con le realizzazioni a grandezza naturale che sono previste per il 2023.

Da sottolineare che l' Accademia è partita con il corso di produzione e progettazione navale grazie alla partnership di Fincantieri, la quale ha richiesto fortemente questo corso in quanto il colosso cantieristico necessita di questa professionalità a sostegno del proprio sviluppo.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



HHLA PLT Italy, al porto di Trieste per trent'anni

Trieste. È stata formalizzata giovedì, alla Torre del Lloyd, la concessione per la piattaforma logistica di Trieste guidata da Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) Piattaforma Logistica Trieste (PLT) Italy, società del gruppo facente capo alla holding del porto di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni (scade nel 2052) comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave ro-ro poco più di un mese fa. Con la recente acquisizione del 50,01 per cento di PLT da parte del gruppo terminalista HHLA, il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l'attività sotto la denominazione HHLA PLT Italy. Sviluppato dalla società PLT, costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo porto d'Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Dopo una prima riconversione di un'area di 12 ettari e il recupero all'utilizzo portuale e logistico di un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l'acquisto successivo dell'adiacente scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e raccordo ferroviario. Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina.



Piattaforma Logistica Trieste, l'AdSP rilascia la concessione a HHLA PLT ITALY per 31 anni

L'Autorità di Sistema Portuale di Trieste ha rilasciato formalmente la concessione della durata di 31 anni, che scadrà nel 2052, per la Piattaforma Logistica di Trieste guidata da HHLA PLT ITALY. La concessione comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati.

L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave ro-ro il 19 marzo scorso, la Ulusoy-14, nell'ambito del servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore Ulusoy. La Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY) è il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano la cui maggioranza azionaria (50,01%) è stata acquisita, a fine settembre 2020, dal gruppo terminalistico internazionale Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Investimento che fa capo alla società HHLA International GmbH, per la quale Trieste insieme a Odessa (Ucraina) e Tallinn (Estonia) è il terzo porto che vede la partecipazione di HHLA al di fuori di Amburgo. La società PLT - costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna - con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo porto d'Italia per volumi totali e traffico ferroviario. L'AREA DEL TERMINAL PLT Il terminal di HHLA PLT Italy si trova all'interno della zona franca di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella zona settentrionale viene gestito il general cargo ed è qui che vengono forniti servizi logistici. Nella parte meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal che sarà dedicato al traffico ro-ro e container. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata a luglio scorso. Un'altra gru identica sarà consegnata a breve. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker eco-efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch'essi nel primo trimestre. Dopo una prima riconversione di un'area di 12 ettari e il recupero all'utilizzo portuale e logistico di un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l'acquisto successivo dell'adiacente Scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e raccordo ferroviario. LA CONCESSIONE Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina.



Su Trieste la Cina non risponde

Da Giancarlo Lancellotti di Fucine riceviamo: È un vero peccato che l'ambasciatore cinese non abbia colto l'occasione di rispondere alla mia richiesta di precisazioni sulle intenzioni della Cina verso il porto di Trieste e verso i Balcani Occidentali. Erano domande estremamente concrete, pertinenti e utili a chiarire lo specifico dell'approccio cinese agli investimenti nell'Unione Europea e nei Paesi immediatamente adiacenti, dove l'attivismo della Cina è un dato di rilievo geopolitico. Così la senatrice Tatjana Rojc (Pd), componente della commissione Affari esteri a Palazzo Madama, al termine dell'audizione davanti alle Commissioni Congiunte Affari Esteri e Politiche dell'Unione Europea dell'ambasciatore della Repubblica Popolare Cinese a Roma Li Junhua, avente per tema l'accordo quadro sugli investimenti tra UE e Cina. Il dialogo con la Cina deve proseguire ed essere implementato da parte di una UE solida nei suoi principi ma ha precisato Rojc su un terreno d'incontro che non può essere lo scambio business contro diritti. * Il richiamo della senatrice Rojc

riportato qui sopra dal nostro lettore fa parte di un complesso sistema di relazioni sia economiche che politiche sulle quali è arduo cercare di raccapezzare i veri fili conduttori. Non va dimenticato che per molti aspetti il porto di Trieste è un diretto concorrente con quello del Pireo, sul quale la Cina ha investito e sta investendo a piene mani. Il quadro potrebbe essere ancora più chiaro riportando le relazioni degli specialisti cinesi dello shipping, secondo le quali il prossimo futuro della Road Silk marittima privilegerà la rotta dell'Artico rispetto al passaggio da Suez. Sono tutte ipotesi, ma è chiaro che l'Italia, essendo uno dei primi paesi europei ad accogliere i progetti cinesi per la Via della Seta, ha il diritto e il dovere di chiarire quello che viene proposto per i propri porti; Trieste per primo, proprio per le sue potenzialità verso il centro ed est Europa ma non solo.



Piattaforma logistica Trieste

GAM EDITORI

23 aprile 2021 - E' stata formalizzata ieri alla Torre del Lloyd, la concessione per la Piattaforma Logistica di Trieste guidata da HHLA PLT ITALY, società del gruppo facente capo alla holding del porto di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni, che scadrà nel 2052, comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave RO-RO nelle scorse settimane. Con la recente acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste (PLT) da parte del gruppo terminalista Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l'attività sotto la denominazione HHLA PLT Italy. Sviluppato dalla società PLT, costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo porto d' Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Dopo una prima riconversione di un' area di 12 ettari e il recupero all' utilizzo **portuale** e logistico di un' ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal **mare**, l' acquisto successivo dell' adiacente Scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e raccordo ferroviario.



Piattaforma Logistica Trieste: firmata concessione di 31 anni

Nella foto Zeno D'Agostino, presidente **ADSP** MAO e Philip Sweens, amministratore delegato HHLA International. TRIESTE - E' stata formalizzata ieri alla Torre del Lloyd, la concessione per la Piattaforma Logistica di Trieste guidata da HHLA PLT ITALY, società del gruppo facente capo alla holding del porto di Amburgo. La concessione della durata di 31 anni, che scadrà nel 2052, comprende una superficie complessiva di circa 120 mila metri quadrati. L'opera è stata collaudata a fine 2020 ed è già un terminal pienamente operativo dopo l'arrivo della prima nave RO-RO nelle scorse settimane. Con la recente acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste (PLT) da parte del gruppo terminalista Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), il nuovo terminal multipurpose dello scalo giuliano ha iniziato l'attività sotto la denominazione HHLA PLT Italy. Sviluppato dalla società PLT, costituita dalla casa di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni ICOP e dall'interporto di Bologna, con un progetto del valore di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 milioni resi disponibili dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, il terminal è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano, primo porto d'Italia per volumi totali e traffico ferroviario. Dopo una prima riconversione di un'area di 12 ettari e il recupero all'utilizzo portuale e logistico di un'ampia superficie, parte della quale ricavata da aree precedentemente occupate dal mare, l'acquisto successivo dell'adiacente Scalo Legnami ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, realizzando un terminal dotato di due banchine con ormeggi ro-ro capaci di ospitare fino a 4 navi e raccordo ferroviario. Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso già delineato con atti strategici in precedenza adottati dall'Autorità di Sistema Portuale. In particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma. Stanno infatti proseguendo le azioni contemplate da tale Accordo di Programma, che prevede investimenti per la messa in sicurezza dell'area e per la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della ferriera, inizierà una nuova fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 750 metri, e di un collegamento stradale diretto sulla grande viabilità triestina.



Porto di Monfalcone: accordo tra AP e Consorzio Economico della Venezia Giulia per cessione aree interne

(FERPRESS) Trieste, 23 APR Dopo le aree dell'ex Azienda speciale con l'incorporazione dei 310 mila metri quadrati acquistati lo scorso ottobre dalla Camera di Commercio della Venezia Giulia, prosegue l'iter di acquisizione del porto di Monfalcone da parte dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. L'Authority rileva nello scalo isontino le aree del Consorzio economico della Venezia Giulia (Coseveg). Nei giorni scorsi la firma di un atto d'intenti alla Torre del Lloyd. Gli unici terreni e immobili ancora non sotto gestione e controllo di ADSP MAO all'interno della cinta doganale del porto di Monfalcone sono proprio quelle di Coseveg. Con l'atto di intenti, i piani di sviluppo dello scalo monfalconese accelerano: con tale razionalizzazione sarà possibile rendere più efficaci le strategie di crescita e più funzionale la distribuzione delle aree interne allo scalo. Dal canto proprio, Coseveg passando la mano nella gestione di tali immobili persegue pienamente i propri fini istituzionali, tenuto conto che un aumento dei traffici implementerebbe le opportunità di sviluppo per le aree retroportuali gestite da Coseveg stessa. Il valore complessivo dei beni del Consorzio presenti all'interno della cinta doganale, stimato in circa 4 milioni di euro, avverrà in tre fasi successive, la cui stipula preliminare dovrà chiudersi entro ottobre 2021. Tra gli elementi previsti dall'accordo, anche la locazione dell'anello ferroviario, dalla stazione di Monfalcone al porto, che garantirebbe agli operatori il decollo dei traffici logistici su rotaia. Il disegno di sviluppo dell'**Autorità di Sistema**, che punta a una piena integrazione tra i due scali di Trieste e Monfalcone, fa dunque un decisivo passo avanti.



Terminal a Marghera, in lizza i progettisti del Mose

In gara Technital, Rina, Cecchetto e OneWorks. Brugnaro: prima o poi scaveremo il Vittorio Emanuele

VENEZIA C'è la società che, con il suo amministratore Alberto Scotti, ha progettato il Mose.

Ma oltre a Technital ci sono altri tre «volti noti» in gara per la progettazione del nuovo terminal crociere sulla sponda nord del canale industriale nord di Marghera, che dovrebbe diventare quello provvisorio in vista della soluzione fuori dalla laguna: Rina Consulting (specializzata in progettazione portuale), OneWorks (che ha fatto tutti i piani recenti sull'aeroporto Marco Polo) e lo studio veneziano Cecchetto e associati, che ha firmato l'inserimento architettonico del Mose a Malamocco. Ieri sono state aperte le buste nella sede dell'Autorità portuale e ora verranno analizzate le offerte: al vincitore andranno 936 mila euro.

La procedura arriva proprio nei giorni in cui è al vaglio del Senato il decreto legge che bandisce il concorso di idee per trovare un terminal off-shore. Il Porto sottolinea che comunque il bando per la sponda nord è «in linea con quanto stabilito dal Comitato e previsto dal decreto legge», visto che sarà necessaria una fase transitoria con gli «approdi diffusi». In lizza ci sono a breve termine le banchine container di Tiv e Vecon, che però quest'anno - come ribadito dal commissario **Cinzia Zincone** - non potranno essere usate per i protocolli anti-Covid: per questo le navi di quest'estate (due Msc e una Costa ogni settimana) arriveranno alla Marittima passando davanti al Bacino di San Marco. La sponda nord è la soluzione intermedia, ma il sindaco Luigi Brugnaro da sempre punta anche sullo scavo del canale Vittorio Emanuele per poter arrivare direttamente alla Marittima senza entrare dalla bocca di Lido, ma dal canale dei Petroli. Ieri Brugnaro ha attaccato ancora una volta il senatore Pd Andrea Ferrazzi, che si era intestato lo stop allo scavo, inizialmente inserito nel parere della commissione Ambiente al decreto. «Primo o dopo puliremo il Vittorio Emanuele - ha detto Brugnaro - il problema è che siamo rappresentati male in Parlamento, ogni volta i peggiori li abbiamo trovati tra i nostri, che non si preoccupano del lavoro ma puntano a prendere quattro voti». «Forse non sa che l'hanno votato anche Lega e FI», replica Ferrazzi. «Quello era un parere, ma sarà la commissione competenza dei Lavori pubblici a stabilire se accogliere o meno l'emendamento di Forza Italia sul Vittorio Emanuele», sottolinea la consigliera comunale «azzurra» Deborah Onisto. Anche l'esperta Andreina Zitelli ha accusato i senatori veneziani di Pd e M5s di esserci concentrati sul Vittorio Emanuele e sulla «classe Venezia» («categoria che non esiste nei registri navali») e di aver perso di vista il presente: «Le navi, quelle reali, arriveranno alla Marittima lo stesso, direttamente da San Marco». (a. zo.

)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Terminal crociere in Canale Nord Quattro imprese per il bando di gara

Aperte ieri le buste all' Autorità portuale. Partecipano Rina consulting, Technital, One works spa e studio Cecchetto

ALBERTO VITUCCI

Quattro candidati per realizzare il nuovo terminal delle grandi navi a Marghera. Le buste con le offerte presentate dopo la pubblicazione del bando di gara, il 27 febbraio scorso, sono state aperte ieri mattina nella sede dell' Autorità portuale a San Basilio.

Sono quattro le imprese in corsa. Tutti nomi noti nel panorama delle grandi opere e dei restauri a Venezia. Si tratta di "Technital", "One works spa", "Rina Consulting" e "Studio Cecchetto e associati". Technital, impresa veronese del gruppo Mazzi, è nota per essere l' azienda che ha progettato il Mose. E con esso anche le opere annesse, quali la conca di navigazione di Malamocco, le lunate al largo della laguna. «Stiamo programmando il mondo di domani», lo slogan nel sito, che apre proprio con l' immagine della lunata di Lido. Technital, diretta dall' ingegnere Alberto Scotti, ha anche progettato acquedotti e dighe in Iraq, Bolivia e Afghanistan.

Secondo nome legato ad altri grandi progetti veneziani è quello di One works spa. Nel 2015 era stato incaricato dall' Autorità portuale di mettere a punto un progetto per realizzare una grande nuova Marittima e annesso un **porto** per yacht a San Nicolò, lato mare. Un' idea già avviata senza successo qualche anno prima dalle imprese del Mose - Mantovani, Condotte e Fincosit - per il **porto** legato al progetto dell' ospedale al Mare di Est Capital. Non se ne era fatto nulla.

Il terzo nome è quello di Rina consulting, società genovese specialista in terminal e strutture per navi. A Venezia ha partecipato alla recente gara per la manutenzione delle cerniere del Mose, in cordata con Cimolai e Forgiatura Vienna srl.

Infine lo studio di architettura veneziano "Cecchetto e associati". Alberto Cecchetto è l' architetto che ha progettato e realizzato i restauri dell' Arsenal e la nuova sede di Thetis, del Cnr e del Consorzio Venezia Nuova. E poi i docks a San Basilio in territorio portuale, gli edifici di compensazione in vetro per il Mose a Malamocco, il "terminal port for Venice" a Fusina.

Fra queste quattro offerte adesso l' Autorità portuale sceglierà la migliore, che sarà comunicata nei prossimi giorni.

L' incarico progettuale, remunerato con 936 mila euro stanziati dal ministero dei Trasporti, riguarda i "servizi tecnici di ingegneria ed architettura per la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l' area in Canale industriale Nord - Sponda Nord di **Porto Marghera**". «Il bando è stato indetto dall' Autorità di sistema il 27 febbraio 2021», precisa il **Porto** in una nota, «in linea con quanto stabilito dal Comitato e quanto previsto dal decreto legge 1 aprile 2021 numero 45, approvato dal Consiglio dei Ministri».

L' opera verrà costare alla fine circa 60 milioni di euro. Si tratta, secondo quanto stabilito dal Comitato e adesso dal governo Draghi, della soluzione "provvisoria" per fare arrivare le navi passeggeri a Marghera, passando per la bocca di **porto** di Malamocco e non più dal Lido. Evitando dunque il passaggio davanti a San Marco e in canale della Giudecca. Ma i tempi dei lavori sono stimati in circa due anni e mezzo. Prima bisognerà approvare il progetto, in via



di assegnazione, espropriare i terreni e realizzare i cambi d' uso delle aree industriali dismesse. Una strada contestata dai comitati, che avrebbero preferito soluzioni sperimentali più rapide al Lido, davanti all' isola artificiale del Mose.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Non si parla più intanto delle due soluzioni delle banchine Tiv e Vecon. I lavori qui non sono mai stati avviati.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il saluto del commissario straordinario

Cinzia Zincone lascia: «Continuerò a sostenere la portualità e laguna»

Prima di lasciare il posto al neo nominato presidente Fulvio Lino Di Blasio , il commissario straordinario **Cinzia Zincone**, prima di lasciare il posto al neo nominato presidente Fulvio Lino Di Blasio - al termine della riunione del Comitato di gestione Portuale - ha un ringraziamento ai rappresentanti della città metropolitana di Venezia e della Regione del Veneto, oltre che alla Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia, per la collaborazione dimostrata durante il percorso alla guida dell' ente portuale.

«Ci tengo ad esprimere» ha dichiarato « tutta la mia gratitudine per l' impegno messo al servizio dell' ente e dei Porti di Venezia e Chioggia e per la fattiva cooperazione dimostrata nell' adottare le scelte fin qui compiute, frutto di un proficuo dialogo istituzionale che sono sicura non mancheranno nei prossimi, importanti appuntamenti che ci attenderanno da qui al termine dell' esperienza commissariale».

«Colgo, inoltre, l' occasione» ha aggiunto **Cinzia Zincone** «per ringraziare sentitamente il presidente della Regione del Veneto Luca Zaia per il supporto dimostrato e per gli attestati pubblici di stima che ha cortesemente rivolto nei miei confronti. A lui, alla città metropolitana di Venezia e a tutta la Comunità Portuale voglio assicurare che, per quanto di competenza e con spirito di piena e fattiva collaborazione, non mancherà, anche nel futuro, il mio sostegno allo sviluppo della portualità veneta ed alla salvaguardia, fisica e ambientale di Venezia e della sua laguna».

Alla seduta del Comitato di Gestione Portuale, dopo gli approfondimenti realizzati dalla Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia in merito all' adempimento di alcune prescrizioni tecniche da parte dei concessionari, il Comitato di Gestione ha espresso all' unanimità parere positivo sul rilascio di tre concessioni demaniali di durata infraquadriennale nei Porti di Venezia e Chioggia: Gelateria Nico, Brusato trasporti srl e Il Burchiello srl».

Alla seduta, presieduta da **Cinzia Zincone**, hanno partecipato il direttore Marittimo del Veneto Piero Pellizzari, del Comandante del Porto di Chioggia, Michele Messina, di Fabrizio Giri per la Città Metropolitana e Maria Rosaria Anna Campitelli per la Regione Veneto.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la polemica

Scavo del Vittorio Emanuele scontro Brugnaro-Ferrazzi

La proposta è stata stralciata dal decreto in commissione Ambiente al Senato Il sindaco: «Pensano soltanto a prendere i quattro voti degli ambientalisti»

ALBERTO VITUCCI

«I nostri parlamentari non si preoccupano del lavoro, ma pensano a prendere quattro voti dagli ambientalisti...».

Si sfoga così il sindaco Luigi Brugnaro, a margine della cerimonia di consegna delle Stelle al merito sportivo. Il terreno della battaglia è quello delle grandi navi.

La commissione Ambiente del Senato ha licenziato il decreto del governo che prevede le alternative al passaggio davanti a San Marco. Stralciando su proposta di Andrea Ferrazzi (Pd) la proposta di scavo del canale Vittorio Emanuele.

«Prima o dopo puliremo il Vittorio Emanuele», ha aggiunto Brugnaro, «il problema è che siamo rappresentati male in Parlamento, ogni volta i peggiori li abbiamo trovati tra i nostri.

Questi non li convincerò mai». Il sindaco annuncia che in commissione Trasporti al Senato, la settimana prossima, la questione andrà riesaminata. E il braccio di ferro continua. «Noi dovevamo valutare il documento del governo», replica Ferrazzi, «lo abbiamo migliorato. Bloccando lo scavo del canale, pericoloso per la laguna, e introducendo la classe Venezia di navi non inquinanti. Oltre alla velocizzazione dei tempi per le alternative. Che vuol dire certezze agli operatori. Per questo pensiamo di aver fatto l'interesse della città».

La strada indicata dunque è quella di avviare il bando internazionale per i progetti "fuori dalla laguna". E intanto procedere con le alternative provvisorie a Marghera.

Una soluzione che vede d' accordo anche la Regione e molti all' interno del Pd. «È la più facile, già pronta», dice Massimo Cacciari, ex sindaco della città per 12 anni, «se vogliamo trovare una soluzione alla portualità del futuro. La differenza però è come arrivare da Marghera a Venezia. «Non certo scavando cabinali», dice Cacciari, «ci si può arrivare via terra, con gli autobus e le navette».

Brugnaro invece insiste per il Vittorio Emanuele.

Non uno scavo, precisa, ma un adeguamento. Una "pulizia" per farci passare le navi grandi. In realtà occorrerà anche realizzare un bacino di evoluzione nei pressi del nuovo terminal del canale Industriale Nord. Ma comunque il "male minore", secondo il sindaco imprenditore, per mantenere la crocieristica in laguna e salvare i posti di lavoro. Due tesi contrapposte. Le navi in laguna portano erosione e inquinamento, secondo gli ambientalisti. Non potranno convivere con il **Mose**, destinato ad alzarsi sempre più spesso in futuro visto l' aumento delle acque alte.

Ma resta la centralità della Marittima. Che le compagnie e Vtp, la società concessionaria di loro proprietà, non vogliono mollare.

--Alberto Vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Adriatico settentrionale: Zaia dà ok della Regione al nomina Fulvio Lino Di Blasio a Presidente

(FERPRESS) Venezia, 23 APR Il Presidente del Veneto, Luca Zaia, ha comunicato al Ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, di aver espresso la prevista intesa della Regione alla nomina del dottor Fulvio Lino Di Blasio, a Presidente dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Adriatico Settentrionale. Il Presidente Zaia esprime il suo benvenuto al dottor Fulvio Lino Di Blasio nell'auspicio che l'**Autorità** Portuale sia protagonista dello sviluppo della portualità veneziana, in sinergia con il **sistema** infrastrutturale del Veneto.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a red header with the FerPress logo and navigation links. The main content area displays a news article titled 'AdSP Adriatico settentrionale: Zaia dà ok della Regione al nomina Fulvio Lino Di Blasio a Presidente'. The article text is partially visible, mentioning the President of Veneto, Luca Zaia, and the Minister of Infrastructure, Enrico Giovannini. To the right of the article, there are several promotional banners and a sidebar with additional news and a 'Scarica il Report' section.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Le villette al posto della Playa Bufera sulle case in riva al mare

I vecchi Bagni si spostano da via Nizza alle Fornaci lasciando libero il terreno per l'operazione edilizia Il Comune è ricorso al Tar non sulla costruzione ma solo su dettagli del progetto voluto dai Gavotti

SILVIA CAMPESE

savona Secondo la minoranza, le due pratiche vanno "a braccetto": il trasferimento dello stabilimento balneare la Playa da Zinola alle Fornaci, da una parte, e la costruzione di un complesso residenziale, affacciato sulla spiaggia, al posto dell' attuale struttura della Playa, dall' altra. Secondo la maggioranza, invece, sono due realtà del tutto distinte e non vanno mischiate. Il tema, però, è delicato e la resa dei conti avverrà giovedì prossimo, in consiglio comunale.

Qui, gli amministratori savonesi saranno chiamati ad autorizzare o meno il progetto firmato dallo studio Poggio e Armellino, che prevede il trasferimento della Playa nel tratto di spiaggia all' altezza del campetto da calcio Maracanà.

Intanto, la proprietà del terreno zinolesse, la famiglia Gavotti, su cui oggi, in via Nizza, sorge il vecchio stabilimento, ha presentato un progetto, sempre a firma degli architetti Poggio e Armellino, per la realizzazione di un complesso residenziale, per un volume di circa duemila metri cubi, praticamente a pochi metri dal mare. Il 35 per cento in più dell' attuale manufatto degli ex bagni, come prevede la normativa regionale. Ma è in corso una diatriba legale tra il Comune di Savona e la proprietà: in discussione non è la realizzazione della costruzione o un gradimento estetico (sui quali in città stanno sorgendo molti dubbi), quanto alcuni particolari del progetto, che non sono, secondo l' ente pubblico, appropriati: il primo round, al Tar, l' ha vinto Palazzo Sisto.

Ora si pronuncerà il Consiglio di Stato.

LA PLAYA E IL TRASFERIMENTO La prima tappa, per ora, riguarda la spiaggia. Giovedì si voterà l' autorizzazione o il diniego al gestore della Playa, Fabio Leonardo Accatino, di trasferire lo stabilimento nell' area individuata, in accordo con **Autorità portuale** di **sistema**. La nuova sede sarà alle Fornaci, nel tratto all' altezza dell' ex Lidl, alcuni metri prima delle scuole XXV Aprile, dietro il campetto Maracanà.

Qui è prevista una struttura fissa con destinazione a bar-ristorante, con servizi. Le cabine saranno 30 fisse e altre 36 amovibili, con aree da adibire a eventuale attività ricreativa nella stagione invernale. Un progetto che non piace, in particolare, ai Cinque Stelle e a Noi per Savona. Parte della struttura andrebbe a incrociarsi con la passeggiata di via Nizza, in fase di costruzione, in particolare con la parte in legno tek, a raso, dimezzando lo spazio del percorso. La parte dei servizi, poi, sarebbe attigua al Maracanà e al giardino dell' asilo delle Opere Sociali: una serie di incompatibilità criticate dai consiglieri di minoranza.

La vicenda del trasferimento della Playa si trascina da cinque anni: la commissione consiliare, qualche settimana fa, aveva bocciato il trasloco con i voti contrari anche di parte della maggioranza.

Ora la tensione sale in vista del consiglio comunale.

IL PROGETTO DEL COMPLESSO RESIDENZIALE Una struttura residenziale, mini villette su pilotis, ossia su pilastri, con ampio cortile aperto percorribile sottostante, per un totale di duemila metri cubi di cemento che, come autorizza la legge regionale, rappresentano il 35 per cento in più dell' attuale volume. È questo il progetto che potrebbe sorgere, a



Zinola, in sostituzione dello stabilimento balneare La Playa, sul terreno di Maria Rosita Gavotti, affacciato sul mare, direttamente sulla spiaggia. Un piano che richiede una variazione del Puc, il Piano urbanistico comunale, che oggi destina l' area a finalità



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

turistica e non residenziale.

Osservando il rendering del progetto, si prevede la costruzione di un volume residenziale sopraelevato, con uno spazio completamente libero al piano terreno, occupato solo dalle scale di accesso all' edificio e ai piani soprastanti. Una barriera, quindi, tra l' Aurelia e il mare, sul litorale, dove i proprietari potranno scendere direttamente in spiaggia. Quando, due anni fa, era girata voce del progetto, gli zinolesi si erano ribellati presentando, poco dopo, una raccolta firme chiedendo al Comune di bloccare qualsiasi costruzione.

IL RICORSO AL TAR Nel 2019 il Comune di Savona respinge il progetto residenziale, poiché non condivide alcuni dettagli del piano, a partire dal mancato conteggio degli spazi tra i pilastri e dell' area sottostante le abitazioni nel volume dell' ampliamento. La proprietaria Gavotti e l' impresa incaricata dell' intervento, la Criemar srl, difesi dall' avvocato Paolo Gaggero, presentano ricorso al Tar. La sentenza, però, dà ragione a Palazzo Sisto. Ora si attende l' esito del secondo grado, il Consiglio di Stato. In caso vincessero ancora il Comune, il progetto dovrebbe essere rivisitato.

LA POSIZIONE DELLA GIUNTA A difendere le scelte del Comune è il vicesindaco e assessore all' urbanistica, Massimo Arecco. «Il tentativo dell' opposizione di accostare i due progetti, il trasferimento della Playa alla costruzione del complesso residenziale, è fantascientifico e fazioso - dice- Per quanto riguarda il progetto edilizio, è stato da noi respinto poiché, così com' è, non risulta accettabile. Sino a che le condizioni resteranno tali, il Comune non accoglierà la proposta, anche se starà, ora, al Consiglio di Stato esprimersi. Diversa, invece, l' opzione del trasferimento dello stabilimento alle Fornaci: si tratta di un progetto accolto da **Autorità portuale** e adeguato sotto il profilo tecnico. Non vedo perché impedire l' operazione a un imprenditore. È ora che la minoranza la smetta di vedere sempre del torbido in tutto ciò che riguarda l' urbanistica».

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La città boccia il piano «No a nuovi palazzi Il litorale va protetto»

S. C.

le reazioni «L' amministrazione è già alla mercé di **Autorità portuale**. Adesso si mette anche a disposizione dei privati e dei loro interessi economici?». È durissimo l' attacco di Manuel Meles, capogruppo dei Cinque Stelle, che, con un accesso agli atti, ha visionato nel dettaglio il progetto residenziale, destinato all' area ex Playa, a Zinola. Molto critica anche la posizione di Mauro Dell' Amico, Noi per Savona, e di Italia Nostra. «È inaccettabile- continua Meles - che il Comune accolga la proposta di costruire sul litorale, una preziosa risorsa del territorio, anche dal punto di vista economico con il turismo balneare.

È accoglibile un' attività turistica, com' era oggi lo stabilimento-ristorante La Playa, ma diciamo un no assoluto a nuovo cemento. Il primo diniego, quindi, deve partire con un rifiuto al trasferimento stesso dello stabilimento alle Fornaci: un chiaro passaggio propedeutico all' operazione edilizia. La Playa può benissimo restare dov' è con un minimo esproprio che permetterebbe allo stabilimento di risorgere nel punto in cui si trova».

Contrario anche Mauro Dell' Amico. «Credevamo di aver già visto esempi detestabili e sfacciati in ambito edilizio, ma non avremmo mai immaginato di dover assistere a un' ulteriore richiesta di "edilizia creativa" - dice- Esprimiamo forte preoccupazione davanti a questo ennesimo tentativo di compromettere ancora la nostra costa, anche perché la giustissima opposizione del Comune al progetto porta delle motivazioni abbastanza deboli, tali da farci temere un parere favorevole della Cassazione».

«Basta a qualsiasi tentativo di consumare il litorale con cemento. No, quindi, al progetto di Zinola e anche al progetto negli ex cantieri Solimano», il commento di Roberto Cuneo, presidente Italia Nostra. Decisivo, per il trasferimento dei Bagni, sarà il voto di Italia Viva e del Pd, a fronte di una maggioranza traballante.

«I bagni La Playa possono rimanere dove sono, studiando la possibilità di richiedere una nuova concessione demaniale ad **Autorità Portuale** e arretrando di qualche metro - il commento di Barbara Pasquali, Italia Viva- Con questa soluzione si preserva la spiaggia libera delle Fornaci e si evita ogni problema di modifica del progetto della nuova passeggiata di Via Nizza. E, soprattutto, si lascia ai savonesi la possibilità di usufruire di una delle poche spiagge libere rimaste in città». «Consiglieri di maggioranza e opposizione hanno fatto dichiarazioni gravissime parlando di speculazione edilizia, evocando la procura e presunti favoritismi a una "magica coppia di architetti a cui si passa tutto" - il commento di Elisa Di Padova, Pd- Nessuna risposta dall' amministrazione, nessun chiarimento rispetto al futuro dei bagni La Playa, nessuna netta presa di posizione rispetto alla costruzione di nuovi volumi sulla costa. È inaccettabile, di fronte a tali dichiarazioni, non avere risposte nel merito chiare e nette. No a nuovi volumi».

Sì al trasferimento dei bagni, ma no al progetto edilizio a Zinola da parte del capogruppo di Vince Savona, Francesco Versace.

S. C.



un accordo valido fino al 2023

Meno zolfo nei combustibili in porto a Savona e Genova

Si chiama Genoa Blue Agreement ed è un accordo volontario valido sino al 2023 per l' utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo nei porti di **Savona** e Genova. Sottoscritto nel 2019 solo dalle navi passeggeri, dal rinnovo di ieri mattina firmato presso la Capitaneria di **Porto** di Genova, riguarda tutte le tipologie di navi (portacontainers, petroliere, portarinfuse, general cargo) e tutti i bacini portuali. Le navi delle Compagnie firmatarie dovranno completare il cambio del combustibile prima di entrare nello schema di separazione del traffico, circa tre miglia prima dell' imboccatura del **porto** di Genova, e a una distanza equivalente dal **porto** di **Savona**. Sarà utilizzato un combustibile con un contenuto massimo di zolfo non superiore allo 0,10% in massa che, per normativa corrente, sarebbe solamente previsto dopo il completamento dell' ormeggio. Stessa procedura all' uscita, fino a 3 miglia di distanza. In alternativa, è ammesso sempre nelle 3 miglia l' utilizzo dei sistemi di lavaggio delle emissioni, da parte delle navi che sono dotate di dispositivi approvati. L' accordo può essere rivisto in caso di aggiornamenti normativi. È infatti in corso un procedimento per dichiarare il Mar Mediterraneo un' area SECA (Sulfur Emission Control Area), che renderebbe obbligatori anche in navigazione i carburanti con un tenore massimo di zolfo dello 0,10%.

Il successo dell' iniziativa, sottolineano in Capitaneria, si deve all' adesione di tutto il comparto crocieristico e «all' impegno di numerose agenzie marittime, promosso e coordinato attraverso Assagenti». ALE.PIE.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



Savona, la Capitaneria di Porto certifica la nave ibrida della Grimaldi

Eco Savona è dotata di sistemi di bordo all'avanguardia ed è considerata ai vertici dell'efficienza energetica per il settore dei trasporti marittimi

Dopo la cerimonia del battesimo della nave Eco **Savona**, avvenuta nello scalo inaugurale nel **porto** di **Savona**, sono cominciate le attività ispettive di competenza dell'Autorità marittima finalizzate al rilascio delle certificazioni previste dalle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione e di ship security. La nave ibrida Eco **Savona**, della compagnia Grimaldi, è tra i primi esemplari della nuova classe di unità, destinate al trasporto di merci rotabili e della massime dimensioni per la tipologia, dotata di sistemi di bordo all'avanguardia e considerata ai vertici dell'efficienza energetica per il settore dei trasporti marittimi. In particolare, la nave, consegnata all'armatore solo poche settimane fa, durante le necessarie soste in **porto** ha la capacità di auto-alimentarsi tramite le potenti batterie al litio (da 5 MWh) e senza dover ricorrere a motori endotermici. Le stesse batterie sono quindi ricaricate durante le fasi di navigazione, così consentendo all'unità di azzerare le emissioni a terra. La nave, attualmente alla fonda nella rada di **Savona**, sosterrà nello scalo ancora per qualche giorno prima di iniziare la sua vita operativa e commerciale tra **Savona**, Livorno, Valencia e Barcellona, trasportando via mare semirimorchi, autocarri e furgoni sottratti al transito stradale. La breve sosta consentirà anche di completare le visite per il rilascio delle certificazioni di sicurezza di competenza dell'Autorità marittima, che saranno emesse, per la prima volta, non appena saranno terminate le verifiche tecniche e documentali che il team ispettivo della Capitaneria di **porto** di **Savona** sta effettuando a bordo già da questa mattina.



Rinnovato il Genoa Blue Agreement: tante adesioni all' accordo per ridurre l' inquinamento nei porti

Consente di ridurre sensibilmente le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane

È stato rinnovato l' accordo volontario " Genoa Blue Agreement " che, dopo la prima sottoscrizione il 12 luglio 2019, ha come obiettivo principale quello di coinvolgere tutte le navi e i bacini portuali che scalano sia il **porto** di Genova sia quello di **Savona**. Promosso dalla Capitaneria di **porto** di Genova, l' accordo volontario è ora suddiviso in tre parti. La prima riprende e aggiorna alla normativa vigente - specialmente a seguito degli interventi introdotti dal 1° gennaio 2020 - quello sottoscritto nel 2019 e coinvolge le navi passeggeri in servizio di linea, compreso il settore delle crociere e le navi che scalano con più frequenza i due porti liguri . In tale senso la sensibilità del settore crocieristico si è dimostrata ancora una volta convinta e significativa, a riprova della sempre maggiore attenzione per le tematiche ambientali. Alla luce degli impegni sottoscritti, le navi delle Compagnie firmatarie dovranno completare il cambio del combustibile - che alimenta motori, generatori e caldaie di bordo - prima di entrare nello schema di separazione del traffico, circa tre miglia prima dell' imboccatura del **porto** di Genova, e a una distanza equivalente dal **porto** di **Savona**. Sarà, pertanto, utilizzato un combustibile con un contenuto massimo di zolfo non superiore allo 0,10% in massa che, per normativa corrente, sarebbe solamente previsto dopo che la nave abbia completato l' ormeggio in banchina. Lo stesso combustibile sarà impiegato sino a che le navi, una volta lasciati i porti di Genova e **Savona**, non raggiungeranno una distanza di 3 miglia dagli stessi. Quale misura equivalente e altrettanto efficace, è ammessa la possibilità di utilizzare i sistemi di lavaggio delle emissioni - i cosiddetti scrubber - da parte delle navi che sono dotate di dispositivi approvati dalle Amministrazioni di bandiera; dispositivi da utilizzarsi negli stessi tratti di mare, dalle 3 miglia fino all' interno dei porti. L' adozione volontaria delle predette misure consente di ridurre sensibilmente, fin quasi ad azzerare, le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane e limitrofe ai porti. La seconda parte del nuovo accordo volontario è la più innovativa in quanto la Capitaneria di **porto** di Genova ha voluto estendere a tutte le tipologie di navi (portacontainer, petroliere, portarinfuse, general cargo, eccetera) e a tutti i bacini portuali di Genova e **Savona** le misure adottate volontariamente nel 2019 dalle navi passeggeri. Il successo di tale iniziativa è stato possibile grazie all' impegno di numerose agenzie marittime, promosso e coordinato attraverso il supporto di Assagenti. In particolare, le agenzie firmatarie si sono impegnate a proporre, secondo procedure standardizzate e prima di ogni arrivo nei porti liguri, alle compagnie di navigazione e direttamente ai comandanti delle unità: - la sottoscrizione dell' accordo volontario alle Compagnie di Navigazione che rappresentano localmente; - il rispetto di uno degli impegni volontari previsti nella prima parte del Genoa Blue Agreement, al fine di ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, qualora praticabile senza che incorrano particolari problematiche (a prescindere dalla formale adesione all' Accordo da parte della propria compagnia di navigazione). Il nuovo accordo volontario intende essere più coinvolgente e dinamico, essendo sempre aperto a nuove adesioni e prevedendo punti di situazione semestrali sull' opera di sensibilizzazione eseguita dalle agenzie marittime, che la Capitaneria di **porto** di Genova provvederà a valorizzare e promuovere adeguatamente. L' intenzione è quella di rendere l' area entro le 3 miglia dai porti di Genova e **Savona** assimilabile, per quanto possibile, a un' area Seca (Sulfur Emission Control Area), nelle quali vige l' obbligo di navigare e sostare in



porto utilizzando combustibili con contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% in massa. Per tale motivo l' impegno è



quello di coinvolgere nell' accordo volontario tutte le tipologie di navi e tutti gli ambiti portuali di Genova e **Savona** . L' adesione convinta di tutto il settore crocieristico e di un numero importante di Agenzie Marittime, attraverso l' impegno dell' associazione di categoria Assagenti, è motivo di soddisfazione per l' Autorità Marittima. L' accordo volontario prevede inoltre che: le compagnie di navigazione firmatarie si impegnano a sensibilizzare le proprie navi impartendo direttive aggiuntive sulla manutenzione e sulla gestione delle macchine tese a favorire la riduzione delle emissioni dei gas di scarico, soprattutto durante le manovre in ambito portuale. il mantenimento degli impegni ispettivi di controllo da parte delle Autorità marittime, ponendo particolare attenzione a quelle navi che danno adito a sospetti sul mancato rispetto della normativa vigente di settore. Il numero di controlli eseguiti sui combustibili utilizzati dalle navi e il relativo esito è consultabile nella sezione "Amministrazione Trasparente" dei siti internet della Capitaneria di **porto** di Genova e quello di **Savona** che sono aggiornati mensilmente dei risultati conseguiti. L' Accordo è stato sottoscritto anche dalla compagnia dei Rimorchiatori Riuniti del **porto** di Genova, la quale adotta una politica di riduzione delle emissioni molto spinta e prevede, tra l' altro, il collegamento all' energia elettrica di banchina durante i periodi di sosta all' ormeggio. L' accordo volontario ha validità sino alla fine del 2023 e prevede la possibilità di essere rivalutato qualora intervengano aggiornamenti normativi. È infatti in corso un procedimento finalizzato a dichiarare il Mar Mediterraneo un' area SECA che porterebbe all' obbligatorietà di utilizzare, anche in navigazione, carburanti con un tenore massimo di zolfo dello 0,10% in massa. Di seguito, si elencano le compagnie e le agenzie marittime che, assieme alle Capitanerie di Genova e **Savona**, hanno sottoscritto il Genoa Blue Agreement: Agenzia M.Ma Cermar Agenzia M.ma Cambiaso Risso Agenzia M.Ma Intermare Agenzia M.Ma Prosper srl Agenzia M.Ma Tomaso Carminati Agenzia M.ma Transoceanica Agenzia M.Na Euragent, Agenzia Marittima San Giorgio Shipping Assagenti Carnival Corporation (Costa Crociere - Carnival Cruise Line - Holland America Line - Seabourne Cruise Line - Princess Cruise - P&O Australia - P&O Cruises - Cunard line - Aida Cruises); CMA CGM Disney Cruise Line; Fred Olsen Cruise Line; MSC Cruise Management; Rimorchiatori Riuniti del **Porto** di Genova. Royal Caribbean International; Virgin Voyages; ZIM.

Bollettino Avvisatore Marittimo
Savona, Vado

Nel porto di Savona, Grimaldi battezza la ro-ro Eco Savona

Savona. Si è svolto mercoledì, presso il porto di Savona, il battesimo della Eco Savona, quarta unità ro-ro ibrida di quinta generazione (GG5GGrimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto ligure della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco Savona lascerà lo scalo ligure e -come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno- inizierà ad regioparare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna. L'evento è stata introdotto dai saluti di Ilaria Caprioglio, sindaca di Savona nonché Madrina della nave; Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale; Francesco Cimmino, direttore marittimo del porto di Savona; Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria. Al termine degli interventi, Don Pietro Giacosa della diocesi di Savona-Noli ha proceduto al rito della benedizione. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, Eco Savona ha una capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi ed è in grado di dimezzare le emissioni di anidride carbonica rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione del Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto, visto che possono spegnere i motori alimentandosi con mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh che si ricaricano in navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadri di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.



Scalo inaugurale e battesimo nella "sua" città per la Eco Savona del Gruppo Grimaldi

(FERPRESS) **Savona**, 23 APR Si è svolto mercoledì mattina, presso il **porto** di **Savona**, il battesimo della Eco **Savona**, quarta unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel **porto** ligure della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti delle autorità regionali e locali e della comunità portuale di **Savona**, di alcuni fra i principali clienti della compagnia partenopea e del top management del Gruppo Grimaldi. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Ilaria Caprioglio, Sindaco di **Savona** nonché Madrina della nave, Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Francesco Cimmino, Direttore Marittimo del **Porto** di **Savona**, Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, e Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria. Al termine dei brevi interventi, Don Pietro Giacosa della Diocesi di **Savona**-Noli ha proceduto al rito della benedizione della Eco **Savona**. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Ilaria Caprioglio. Quarta unità della classe GG5G, la Eco **Savona** è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in **porto**: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a un shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Desidero ringraziare il Gruppo Grimaldi per avermi riservato l'onore di essere la madrina della nuova nave ro-ro Eco **Savona**. Una nave ibrida, capace di azzerare le emissioni in **porto** utilizzando l'energia elettrica, perfettamente in linea con le politiche della sostenibilità che rappresentano la priorità della nostra Amministrazione che sta declinando le proprie azioni strategiche secondo gli obiettivi fissati dall'Agenda 2030 dell'ONU, ha affermato il sindaco Ilaria Caprioglio. Grazie a questo impegno la Città di **Savona** nel 2018 ha avuto l'onore di aprire, presso l'Europarlamento, il Decennale del Patto dei Sindaci e la Settimana Europea dell'Energia Sostenibile. Davanti all'attuale crisi economico-sociale, che l'emergenza sanitaria ha creato, la vera sfida risiede nell'individuare soluzioni in rottura con gli schemi consuetudinari, capaci di tracciare nuovi percorsi all'insegna dello sviluppo sostenibile: una sfida già vinta dal Gruppo Grimaldi. I settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile rivestono un ruolo centrale nell'economia italiana. Siamo quindi onorati della scelta di un player internazionale quale il Gruppo Grimaldi di intitolare la nave ro-ro più green al mondo a **Savona**, ha dichiarato il Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. Crediamo che oggi più che mai il cambiamento e l'innovazione in chiave sostenibile sono determinanti per avere una crescita economica in grado di generare un impatto ambientale e anche sociale positivo. E' nostro principale obiettivo rendere sempre più sostenibili le operazioni portuali per le comunità del territorio e in questa ottica il **porto** di **Savona** ha pianificato una serie di interventi come l'elettificazione delle banchine del terminal passeggeri per la riduzione delle emissioni delle navi che stazionano in **porto**, realizzata nel corso di quest'anno. Portualità e ambiente ha commentato



il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti sono due degli elementi su cui la Liguria sta puntando e punterà sempre di più in futuro. Il fatto che qui, oggi, in uno degli scali che costituiscono il sistema portuale più importante d'Italia, si tagli il nastro di questa nave all'avanguardia, capace di sposare i più elevati standard ambientali con le dimensioni necessarie per competere in un settore tanto strategico come quello della blue economy e della logistica, è un segnale forte e che accogliamo con grande soddisfazione. La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto molto significativo, ovviamente sulla salute dei cittadini e sulle abitudini quotidiane, ma anche sull'economia. Per questo, mentre proseguiamo la nostra lotta al virus per tornare alla vita, dobbiamo prepararci ad affrontare le sfide che già si profilano per l'immediato domani: questo è il modo migliore per farlo. A sua volta, nel suo intervento Guido Grimaldi ha sottolineato l'attenzione dimostrata tanto dal gruppo partenopeo quanto dalle autorità regionali e locali nei confronti dei temi legati allo sviluppo sostenibile della città di Savona, del suo scalo e più in generale dell'economia regionale e del commercio internazionale: Essere qui oggi a Savona, città che ci accoglie da almeno 40 anni, a battezzare la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, è per noi un motivo di grande orgoglio oltre che un importante traguardo per il trasporto marittimo nel Mediterraneo. È la dimostrazione dell'importanza che il nostro Gruppo riconosce al porto di una città che condivide con noi una visione di rilevanza strategica verso il tema ambientale, ha dichiarato. Durante un anno difficilissimo come il 2020 abbiamo continuato ad investire in sostenibilità, e navi così all'avanguardia e così rispettose dell'ambiente come la Eco Savona ci permettono già oggi di raggiungere i target del 2050. La sostenibilità non solo paga sotto il profilo economico e finanziario, ma è un dovere sociale di tutti noi. Una volta concluse le operazioni commerciali, la Eco Savona lascerà lo scalo ligure e, proprio come hanno fatto negli ultimi mesi le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno, inizierà ad operare regolarmente per trasportare merci rotabili tra Italia e Spagna.

La Capitaneria certifica la nave ibrida ECO SAVONA di Grimaldi

Savona Dopo la cerimonia del battesimo della nave ECO SAVONA, avvenuta mercoledì nello scalo inaugurale nel porto di Savona, sono cominciate ieri le attività ispettive di competenza dell'Autorità marittima finalizzate al rilascio delle certificazioni previste dalle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione e di ship security. La nave ibrida ECO SAVONA, della compagnia Grimaldi, è tra i primi modelli della nuova classe di unità, destinate al trasporto di merci rotabili e della massime dimensioni per la tipologia, dotata di sistemi di bordo all'avanguardia e considerata ai vertici dell'efficienza energetica per il settore dei trasporti marittimi. In particolare la nave, consegnata all'armatore solo poche settimane fa, durante le necessarie soste in porto ha la capacità di auto-alimentarsi tramite le potenti batterie al litio (da 5 MWh) e senza dover ricorrere a motori endotermici. Le stesse batterie sono quindi ricaricate durante le fasi di navigazione, così consentendo all'unità di azzerare le emissioni a terra. La nave, attualmente alla fonda nella rada di Savona, sosterrà nello scalo ancora per qualche giorno prima di iniziare la sua vita operativa e commerciale tra Savona, Livorno, Valencia e Barcellona, trasportando via mare semirimorchi, autocarri e furgoni sottratti al transito stradale. La breve sosta consentirà anche di completare le visite per il rilascio delle certificazioni di sicurezza di competenza dell'Autorità marittima, che saranno emesse, per la prima volta, non appena saranno terminate le verifiche tecniche e documentali che il team ispettivo della Capitaneria di porto di Savona sta effettuando a bordo già da questa mattina



Il Secolo XIX
Genova, Voltri

AMBIENTE

Genova, accordo sul taglio dei fumi dalle ciminiere

È stato rinnovato il Genoa Blue Agreement, l' accordo per applicare in modo più stringente rispetto alle norme in vigore l' utilizzo per le navi di combustibili a basso tenore di zolfo. Siglato ieri in Capitaneria di porto di Genova, il documento riguarda Genova e Savona, e non riguarda più, come negli anni precedenti, solo crociere e traghetti, ma tutte le tipologie di navi che arrivano in porto: portacontainer, petroliere, portarinfuse e general cargo.



Genova e Savona

Porti, intesa su emissioni navi meno zolfo già a 3 miglia

Il Genoa Blue Agreement, l'accordo per applicare in modo più stringente rispetto alle norme in vigore l'utilizzo per le navi di combustibili a basso tenore di zolfo, firmato questa mattina presso la Capitaneria di **porto** di **Genova**, segna un altro passo per ridurre le emissioni inquinanti nei porti di **Genova** e Savona. Si allarga l'area "protetta" e si coinvolgono tutte le tipologie di navi. La vera novità infatti è che non sono più coinvolti solo i settori crociere e traghetti, come in precedenza, ma anche portacontainer, petroliere, portarinfuse e general cargo, quindi non sarà più interessata solo l'area del **porto** passeggeri ma tutto lo scalo, compreso il terminal di **Genova**. Prà, e anche Savona. In sostanza le compagnie si impegnano a utilizzare per le navi combustibile con un tenore di zolfo non superiore allo 0,10% già a 3 miglia prima dell'imboccatura del **porto** e lo stesso in uscita. "Il primo agreement nel 2019 aveva anticipato le norme entrate in vigore dal primo gennaio spiega l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante della Capitaneria del **porto** di **Genova** -. Oggi vogliamo implementare queste misure a una distanza maggiore e per un tempo superiore. Quindi se nel 2019 anticipavamo il cambio di carburante - che per la normativa corrente è obbligatorio solo dopo avere ormeggiato all'ingresso nel **porto**, adesso andiamo a 3 miglia e mezzo".

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti Genova Savona, nuova intesa per ridurre emissioni navi

Coinvolto anche il settore mercantile. Meno zolfo già a 3 miglia

(ANSA) - GENOVA, 23 APR - Il Genoa Blue Agreement, l'accordo per applicare in modo più stringente rispetto alle norme in vigore l'utilizzo per le navi di combustibili a basso tenore di zolfo, firmato questa mattina presso la Capitaneria di porto di Genova, segna un altro passo per ridurre le emissioni inquinanti nei porti di Genova e Savona. Si allarga l'area "protetta" e si coinvolgono tutte le tipologie di navi. La vera novità infatti è che non sono più coinvolti solo i settori crociere e traghetti, come in precedenza, ma anche portacontainer, petroliere, portarinfuse e general cargo, quindi non sarà più interessata solo l'area del porto passeggeri ma tutto lo scalo, compreso il terminal di Genova Pra', e anche Savona. In sostanza le compagnie si impegnano a utilizzare per le navi combustibile con un tenore di zolfo non superiore allo 0,10% già a 3 miglia prima dell'imboccatura del porto e lo stesso in uscita. "Il primo agreement nel 2019 aveva anticipato le norme entrate in vigore dal primo gennaio - spiega l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante della Capitaneria del porto di Genova -. Oggi vogliamo implementare queste misure a una distanza maggiore e per un tempo superiore. Quindi se nel 2019 anticipavamo il cambio di carburante - che per la normativa corrente è obbligatorio solo dopo avere ormeggiato - all'ingresso nel porto, adesso andiamo a 3 miglia e mezzo". Una rivoluzione green. "L'obiettivo è rendere l'area entro le tre miglia dai porti di Genova e Savona assimilabile per quanto possibile ad un'area Seca (Sulfur emission control area), nelle quali vige l'obbligo di navigare e sostare in porto utilizzando combustibili con contenuto di zolfo non superiore allo 0,10%" aggiunge. A sottoscrivere il Genoa Blue Agreement oltre le compagnie crocieristiche, da Carnival con tutti i suoi marchi a Msc crociere, da Disney a Royal Caribbean a Virgin Voyages e Fred Olsen, sono Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi e 9 agenzie marittime che rappresentano la maggior parte delle compagnie che scalano Genova e Savona, oltre a Rimorchiatori riuniti. Inoltre gli agenti marittimi si impegnano anche a chiedere alle compagnie che scalano solo occasionalmente i due porti se intendono eventualmente aderire per un singolo viaggio o parzialmente all'accordo. (ANSA).



Genoa Blue Agreement: rinnovato l'accordo per l'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo nei porti di Genova e Savona

(FERPRESS) **Genova**, 23 aprile 2021 È stato rinnovato, quest'oggi presso la Capitaneria di **porto** di **Genova**, l'accordo volontario Genoa Blue Agreement che, dopo la prima sottoscrizione il 12 luglio 2019, ha come obiettivo principale quello di coinvolgere tutte le navi e i bacini portuali che scalano sia il **porto** di **Genova** sia quello di Savona. Promosso dalla Capitaneria di **porto** di **Genova**, l'accordo volontario è ora suddiviso in tre parti. La prima, riprende e aggiorna alla normativa vigente specialmente a seguito degli interventi introdotti dal 1° gennaio 2020 quello sottoscritto nel 2019 e coinvolge le navi passeggeri in servizio di linea, compreso il settore delle crociere e le navi che scalano con più frequenza i due porti liguri. In tale senso la sensibilità del settore crocieristico si è dimostrata ancora una volta convinta e significativa, a riprova della sempre maggiore attenzione per le tematiche ambientali. Alla luce degli impegni sottoscritti, le navi delle Compagnie firmatarie dovranno completare il cambio del combustibile che alimenta motori, generatori e caldaie di bordo prima di entrare nello schema di separazione del traffico, circa tre miglia prima dell'imboccatura del **porto** di **Genova**, e a una distanza equivalente dal **porto** di Savona. Sarà, pertanto, utilizzato un combustibile con un contenuto massimo di zolfo non superiore allo 0,10% in massa che, per normativa corrente, sarebbe solamente previsto dopo che la nave abbia completato l'ormeggio in banchina. Lo stesso combustibile sarà impiegato sino a che le navi, una volta lasciati i porti di **Genova** e Savona, non raggiungeranno una distanza di 3 miglia dagli stessi. Quale misura equivalente e altrettanto efficace, è ammessa la possibilità di utilizzare i sistemi di lavaggio delle emissioni i così detti scrubber da parte delle navi che sono dotate di dispositivi approvati dalle Amministrazioni di bandiera; dispositivi da utilizzarsi negli stessi tratti di mare, dalle 3 miglia fino all'interno dei porti. L'adozione volontaria delle predette misure consente di ridurre sensibilmente, fin quasi ad azzerare, le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane e limitrofe ai porti. La seconda parte del nuovo accordo volontario è la più innovativa in quanto la Capitaneria di **porto** di **Genova** ha voluto estendere a tutte le tipologie di navi (portacontainers, petroliere, portarinfuse, general cargo, etc.) e a tutti i bacini portuali di **Genova** e Savona le misure adottate volontariamente nel 2019 dalle navi passeggeri. Il successo di tale iniziativa è stato possibile grazie all'impegno di numerose agenzie marittime, promosso e coordinato attraverso il prezioso supporto di Assagenti. In particolare, le agenzie firmatarie si sono impegnate a proporre, secondo procedure standardizzate e prima di ogni arrivo nei porti liguri, alle compagnie di navigazione e direttamente ai comandanti delle unità: la sottoscrizione dell'accordo volontario alle Compagnie di Navigazione che rappresentano localmente; il rispetto di uno degli impegni volontari previsti nella prima parte del Genoa Blue Agreement, al fine di ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, qualora praticabile senza che incorrano particolari problematiche (a prescindere dalla formale adesione all'Accordo da parte della propria compagnia di navigazione). Il nuovo accordo volontario intende essere più coinvolgente e dinamico, essendo sempre aperto a nuove adesioni e prevedendo punti di situazione semestrali sull'opera di sensibilizzazione eseguita dalle agenzie marittime, che la Capitaneria di **porto** di **Genova** provvederà a valorizzare e promuovere adeguatamente. L'intenzione è quella di rendere l'area entro le 3 miglia dai porti di **Genova** e Savona assimilabile per quanto possibile a un'area SECA (Sulfur Emission Control Area), nelle quali vige l'obbligo di navigare e sostare in **porto** utilizzando combustibili



con contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% in massa. Per tale motivo l'impegno è quello di coinvolgere nell'accordo volontario



tutte le tipologie di navi e tutti gli ambiti portuali di **Genova** e Savona. L'adesione convinta di tutto il settore crocieristico e di un numero importante di Agenzie Marittime, attraverso l'impegno dell'Associazione di Categoria Assagenti, è motivo di soddisfazione per l'Autorità Marittima, a dimostrazione di un impegno sinergico di tutte le parti coinvolte al fine di ridurre progressivamente le emissioni di ossidi di zolfo in atmosfera da parte del settore navale. L'accordo volontario prevede inoltre che: le compagnie di navigazione firmatarie si impegnano a sensibilizzare le proprie navi impartendo direttive aggiuntive sulla manutenzione e sulla gestione delle macchine tese a favorire la riduzione delle emissioni dei gas di scarico, soprattutto durante le manovre in ambito portuale. Il mantenimento degli impegni ispettivi di controllo da parte delle Autorità marittime, ponendo particolare attenzione a quelle navi che danno adito a sospetti sul mancato rispetto della normativa vigente di settore. A tal riguardo, giova ricordare che il numero di controlli eseguiti sui combustibili utilizzati dalle navi e il relativo esito è consultabile nella sezione Amministrazione Trasparente dei siti internet della Capitaneria di **porto** di **Genova** e quello di Savona entrambi raggiungibili dall'indirizzo www.guardiacostiera.gov.it che sono aggiornati mensilmente dei risultati conseguiti. L'Accordo è stato sottoscritto anche dalla compagnia dei Rimorchiatori Riuniti del **porto** di **Genova**, la quale adotta una politica di riduzione delle emissioni molto spinta e prevede, tra l'altro, il collegamento all'energia elettrica di banchina durante i periodi di sosta all'ormeggio. L'accordo volontario ha validità sino alla fine del 2023 e prevede la possibilità di essere rivalutato qualora intervengano aggiornamenti normativi. È infatti in corso un procedimento finalizzato a dichiarare il Mar Mediterraneo un'area SECA che porterebbe all'obbligatorietà di utilizzare, anche in navigazione, carburanti con un tenore massimo di zolfo dello 0,10% in massa. Di seguito, si elencano le compagnie e le agenzie marittime che, assieme alle Capitanerie di **Genova** e Savona, hanno sottoscritto il Genoa Blue Agreement: Agenzia M.Ma Cermar· Agenzia M.ma Cambiaso Risso· Agenzia M.Ma Intermare· Agenzia M.Ma Prosper srl· Agenzia M.Ma Tomaso Carminati· Agenzia M.ma Transoceanica· Agenzia M.Na Euragent,· Agenzia Marittima San Giorgio Shipping· Assagenti· Carnival Corporation (Costa Crociere Carnival Cruise Line Holland America Line Seabourne Cruise Line Princess Cruise P&O Australia P&O Cruises Cunard line Aida Cruises);· CMA CGM· Disney Cruise Line;· Fred Olsen Cruise Line;· MSC Cruise Management;· Rimorchiatori Riuniti del **Porto** di **Genova**.· Royal Caribbean International;· Virgin Voyages;· ZIM

Zero emissioni nei porti liguri. Capitaneria, compagnie e agenzie marittime rinnovano l'accordo

Genova Per i prossimi tre anni, agenzie marittime e compagnie di navigazione rinnovano l'impegno a ridurre le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane e limitrofe ai porti di Genova e Savona. L'accordo, chiamato Genoa Blue Agreement, è volontario. La prima sottoscrizione c'è stata il 12 luglio 2019, la seconda firmata oggi presso la Capitaneria del porto di Genova, che ha promosso l'iniziativa dura sino a fine 2023. L'obiettivo dichiarato dell'Autorità marittima è quello di coinvolgere tutte le navi e i bacini portuali che scalano sia il porto di Genova sia quello di Savona e di azzerare le emissioni entro le 3 miglia dai porti liguri fino a rendere assimilabile, per quanto possibile quel perimetro di mare SECA (Sulfur Emission Control Area), nel quale vige l'obbligo di navigare e sostare in porto utilizzando combustibili con contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% in massa. L'accordo prevede però la possibilità di essere rivalutato qualora intervengano aggiornamenti normativi, che si propongono di allargare al Mar Mediterraneo l'area SECA che porterebbe all'obbligatorietà di utilizzare, anche in navigazione, carburanti con un tenore massimo di zolfo dello 0,10% in massa. La Capitaneria di porto spiega i punti di forza dell'accordo, diviso in 3 parti: La prima riprende e aggiorna alla normativa vigente specialmente a seguito degli interventi introdotti dal 1° gennaio 2020 quello sottoscritto nel 2019 e coinvolge le navi passeggeri in servizio di linea, compreso il settore delle crociere e le navi che scalano con più frequenza i due porti liguri. In tale senso, la sensibilità del settore crocieristico si è dimostrata ancora una volta convinta e significativa, a riprova della sempre maggiore attenzione per le tematiche ambientali. Alla luce degli impegni sottoscritti, le navi delle compagnie firmatarie dovranno completare il cambio del combustibile che alimenta motori, generatori e caldaie di bordo prima di entrare nello schema di separazione del traffico, circa tre miglia prima dell'imboccatura del porto di Genova, e a una distanza equivalente dal porto di Savona. Sarà, pertanto, utilizzato un combustibile con un contenuto massimo di zolfo non superiore allo 0,10% in massa che, per normativa corrente, sarebbe solamente previsto dopo che la nave abbia completato l'ormeggio in banchina. Lo stesso combustibile sarà impiegato sino a che le navi, una volta lasciati i porti di Genova e Savona, non raggiungeranno una distanza di 3 miglia dagli stessi. Quale misura equivalente e altrettanto efficace, è ammessa la possibilità di utilizzare i sistemi di lavaggio delle emissioni i così detti scrubber da parte delle navi che sono dotate di dispositivi approvati dalle Amministrazioni di bandiera; dispositivi da utilizzarsi negli stessi tratti di mare, dalle 3 miglia fino all'interno dei porti. L'adozione volontaria delle predette misure consente di ridurre sensibilmente, fin quasi ad azzerare, le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane e limitrofe ai porti, puntualizza la Capitaneria. La seconda parte del nuovo accordo volontario è la più innovativa in quanto la Capitaneria di porto di Genova ha voluto estendere a tutte le tipologie di navi (portacontainers, petroliere, portarinfuse, general cargo, etc.) e a tutti i bacini portuali di Genova e Savona le misure adottate volontariamente nel 2019 dalle navi passeggeri. Il successo di tale iniziativa è stato possibile grazie all'impegno di numerose agenzie marittime, promosso e coordinato attraverso il prezioso supporto di Assagenti. In particolare, le agenzie firmatarie si sono impegnate a proporre, secondo procedure standardizzate e prima di ogni arrivo nei porti liguri, alle compagnie di navigazione e direttamente ai comandanti delle unità: la sottoscrizione dell'accordo volontario alle Compagnie di Navigazione che rappresentano localmente; il rispetto di uno degli impegni volontari previsti nella prima parte del Genoa Blue Agreement, al fine di ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, qualora praticabile senza



Ship Mag

Genova, Voltri

che incorrano particolari problematiche (a prescindere dalla formale adesione all'Accordo da parte della propria compagnia di navigazione). Il nuovo accordo volontario intende essere più coinvolgente e dinamico, essendo sempre aperto a nuove adesioni e prevedendo punti di situazione semestrali sull'opera di sensibilizzazione eseguita dalle agenzie marittime, che la Capitaneria di porto di Genova provvederà a valorizzare e promuovere adeguatamente, sottolinea la Capitaneria. Per tale motivo l'impegno è quello di coinvolgere nell'accordo volontario tutte le tipologie di navi e tutti gli ambiti portuali di Genova e Savona, aggiunge. L'accordo volontario prevede inoltre che: le compagnie di navigazione firmatarie si impegnano a sensibilizzare le proprie navi impartendo direttive aggiuntive sulla manutenzione e sulla gestione delle macchine tese a favorire la riduzione delle emissioni dei gas di scarico, soprattutto durante le manovre in ambito portuale. il mantenimento degli impegni ispettivi di controllo da parte delle Autorità marittime, ponendo particolare attenzione a quelle navi che danno adito a sospetti sul mancato rispetto della normativa vigente di settore. Il numero di controlli eseguiti sui combustibili utilizzati dalle navi e il relativo esito è consultabile nella sezione Amministrazione Trasparente dei siti internet della Capitaneria di porto di Genova e quello di Savona entrambi raggiungibili dall'indirizzo www.guardiacostiera.gov.it che sono aggiornati mensilmente dei risultati conseguiti. L'Accordo è stato sottoscritto anche dalla compagnia dei Rimorchiatori Riuniti del porto di Genova, la quale adotta una politica di riduzione delle emissioni molto spinta e prevede, tra l'altro, il collegamento all'energia elettrica di banchina durante i periodi di sosta all'ormeggio. Di seguito, si elencano le compagnie e le agenzie marittime che, assieme alle Capitanerie di Genova e Savona, hanno sottoscritto il Genoa Blue Agreement: · Agenzia M.Ma Cermar · Agenzia M.ma Cambiaso Risso · Agenzia M.Ma Intermare · Agenzia M.Ma Prosper srl · Agenzia M.Ma Tomaso Carminati · Agenzia M.ma Transoceanica · Agenzia M.Na Euragent, · Agenzia Marittima San Giorgio Shipping · Assagenti · Carnival Corporation (Costa Crociere Carnival Cruise Line Holland America Line Seabourne Cruise Line Princess Cruise P&O Australia P&O Cruises Cunard line Aida Cruises); · CMA CGM · Disney Cruise Line; · Fred Olsen Cruise Line; · MSC Cruise Management; · Rimorchiatori Riuniti del Porto di Genova. · Royal Caribbean International; · Virgin Voyages; · ZIM

Genova, firmata la cessione del Waterfront, nuove linee guida di Piano

(ANSA) - GENOVA, 23 APR - Un vero e proprio decalogo pensato per introdurre "aspetti di maggior dettaglio che rendono più armonico e coerente lo sviluppo nel suo complesso", ha scritto Renzo Piano nella lettera inviata al sindaco Marco Bucci per presentare le nuove linee guida per il Waterfront di Levante. L' architetto ha donato il progetto a Comune, Regione e **Autorità portuale**. Dalle prestazioni energetiche degli edifici, che dovranno essere a zero emissioni con pannelli fotovoltaici sui tetti, alle vetrate, che dovranno creare un effetto di "sospensione" e leggerezza, agli alberi del nuovo parco, che saranno ad alto fusto e di specie autoctone come lecci, pini marittimi, palme e platani: le nuove linee sono state approvate dalla giunta di Palazzo Tursi. È stato inoltre firmato il rogito per la vendita a Cds Waterfront srl, società proprietaria dei lotti delle parti rimanenti dell' ex zona fieristica, la sede dell' ex Nira e i padiglioni C (la cui demolizione inizierà a breve), D, che ospitava Ingegneria, e M, ex centrale termica. Da Piano arrivano anche raccomandazioni "per lo scenario futuro". "Sarà importante che il Comune e l' **Autorità Portuale** - si legge nel documento - completino la prosecuzione fino al Porto Antico della passeggiata ciclo-pedonale, del parco urbano e del canale navigabile dalla darsena fino a Calata Gadda". "Ringraziamo di cuore l' architetto Renzo Piano che, anche in questa occasione, si dimostra un grande saggio suggeritore per una visione architettonica della nostra città" commenta l' assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci. Soddisfatto anche l' assessore ai Lavori Pubblici Pietro Piciocchi: "Un' operazione da 350 milioni, tra le maggiori di rigenerazione urbana in Italia in questo momento, che restituirà un meraviglioso affaccio a mare e farà emergere la città a livello internazionale portando lavoro e indotto". (ANSA).



Waterfront di Levante, approvate le nuove linee guida di Renzo Piano

Si tratta di una serie di indicazioni dettagliate e puntuali per migliorare gli aspetti tecnici, funzionali, architettonici, con grande attenzione al rispetto ambientale e al contesto paesaggistico

Nuove linee guida per il Waterfront di Levante. Dalle prestazioni energetiche degli edifici, che dovranno essere a zero emissioni con pannelli fotovoltaici sui tetti, alle vetrate, che dovranno creare un effetto di "sospensione" e leggerezza, agli alberi del nuovo parco urbano, che saranno ad alto fusto e di specie autoctone della macchia mediterranea tra lecci, pini marittimi, palme e platani. La giunta comunale ha approvato, con una delibera, le nuove linee progettuali indicate dall' architetto Renzo Piano, che con il suo studio ha donato il progetto del Waterfront di Levante a Comune di Genova, Regione Liguria e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. L' architetto Piano aveva già suggerito alcune indicazioni per aggiornare le linee guida per il Waterfront, che erano state approvate un anno fa dalla giunta. A seguito della vendita dei lotti a Cds Holding e all' approfondimento delle ipotesi attuative degli interventi, il progettista Piano ha elaborato nuove linee guida. Inoltre, insieme a Cds Waterfront srl, società proprietaria dei lotti del PUO, ha predisposto un masterplan di dettaglio. Su tale documento, si è espressa positivamente la Soprintendenza. Con la delibera approvata dalla giunta, il Comune di Genova si impegna a osservare, sia nei progetti a mano pubblica che in quelli portati avanti dai privati, le nuove linee guida, condivise anche a livello paesaggistico con la Sovrintendenza. È stato inoltre firmato il rogito finale per la vendita a Cds delle parti rimanenti dell' ex zona fieristica: la sede dell' ex Nira e i padiglioni C, il D, che ospitava Ingegneria, e M, ex centrale termica. Contestualmente, è stata stipulata la convenzione urbanistica che regolerà le modalità di riutilizzo delle aree. Oggi pertanto partirà la demolizione del padiglione C, il più grosso dei padiglioni della Fiera, e sarà ultimata nel mese di maggio. Al suo posto troveranno spazio in parte il canale, in parte lo sviluppo immobiliare dell' operatore e in parte il parco. Quello inviato da Renzo Piano al Comune è un vero e proprio decalogo, pensato per introdurre, come recita lo stesso architetto in una lettera indirizzata al sindaco Marco Bucci, "aspetti di maggior dettaglio che rendono più armonico e coerente lo sviluppo nel suo complesso". Una serie di indicazioni dettagliate e puntuali per migliorare gli aspetti tecnici, funzionali, architettonici, con grande attenzione al rispetto ambientale e al contesto paesaggistico. Ecco per esempio alcune delle richieste di Piano. Facendo arretrare la strada, il parco urbano del Waterfront si estenderà su una superficie più ampia, di circa 16mila metri quadri e "dovrà essere connesso con corso Aurelio Saffi" tramite un ascensore panoramico "con adeguati approdi sopra e sotto le mura storiche". Inoltre, tutti i fabbricati dovranno essere sollevati da terra e appoggiati su pilastri sottili per non interrompere la visuale e far godere della vista verso il mare. Ancora, le banchine lungo la darsena dovranno avere un "generoso camminamento pedonale, in parte scoperto e in parte coperto": una sorta di porticato affacciato sul mare. L' architetto ha dato indicazioni precise anche sull' arredo urbano, il quale "benché realizzabile in fasi e da soggetti diversi, dovrà presentare le stesse caratteristiche tipologiche e gli stessi elementi in ogni lotto". Come al Porto Antico, per esempio, la pavimentazione e i bordi delle banchine "saranno realizzati in pietra naturale". Piano auspica anche la rinaturalizzazione di piazzale Kennedy, con la nascita di una spiaggia urbana, che "ricreerebbe il corretto rapporto tra città e mare in corrispondenza della foce del Bisagno". Per ridurre l' impatto visivo degli edifici sono state definite altezze massime. Da Piano arrivano anche raccomandazioni "per lo scenario futuro". Sarà importante che il Comune



e l' **Autorità Portuale** - si legge nel documento - completino, per esempio, la prosecuzione fino al Porto Antico della passeggiata ciclo-pedonale, del parco urbano



e del canale navigabile dalla darsena fino a Calata Gadda; servono barriere acustiche sui quattro lati della sopraelevata e bisogna ultimare la facciata di Levante del Padiglione B. E ancora: lo smontaggio della tensostruttura a sud del Padiglione S e la realizzazione della nuova passeggiata e della Casa della Vela al di sopra della diga sottoflutti a sud della foce del Bisagno "per creare la vera cerniera tra la città e il Waterfront di Levante, in corrispondenza degli assi urbani Est-Ovest (tra corso Italia e il Porto Antico) e Nord-Sud (tra Brignole e il mare)".

Waterfront di Levante, nuove linee guida di Renzo Piano per un quartiere sostenibile e 'sospeso' della nautica

Nuove linee guida per il Waterfront di Levante. Dalle prestazioni energetiche degli edifici, che dovranno essere a zero emissioni con pannelli fotovoltaici sui tetti, alle vetrate, che dovranno creare un effetto di 'sospensione' e leggerezza, agli alberi del nuovo parco urbano, che saranno ad alto fusto e di specie autoctone della macchia mediterranea tra lecci, pini marittimi, palme e platani. La giunta comunale ha approvato, con una delibera, le nuove linee progettuali indicate dall' architetto Renzo Piano , che con il suo studio ha donato il progetto del Waterfront di Levante a Comune di Genova, Regione Liguria ed **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**. L' architetto Piano aveva già suggerito alcune indicazioni per aggiornare le linee guida per il Waterfront, che erano state approvate un anno fa dalla giunta. A seguito della vendita dei lotti a Cds Holding e all' approfondimento delle ipotesi attuative degli interventi, il progettista Piano ha elaborato nuove linee guida. Inoltre, insieme a Cds Waterfront srl, società proprietaria dei lotti del PUO, ha predisposto un masterplan di dettaglio. Su tale documento, si è espressa positivamente la Soprintendenza. Con la delibera approvata dalla giunta, il Comune di Genova si impegna a osservare, sia nei progetti a mano pubblica che in quelli portati avanti dai privati, le nuove linee guida, condivise anche a livello paesaggistico con la Sovrintendenza. È stato inoltre firmato il rogito finale per la vendita a Cds delle parti rimanenti dell' ex zona fieristica : la sede dell' ex Nira e i padiglioni C, il D, che ospitava Ingegneria, e M, ex centrale termica. Contestualmente, è stata stipulata la convenzione urbanistica che regolerà le modalità di riutilizzo delle aree. Oggi pertanto partirà la demolizione del padiglione C, il più grosso dei padiglioni della Fiera, e sarà ultimata nel mese di maggio. Al suo posto troveranno spazio in parte il canale, in parte lo sviluppo immobiliare dell' operatore e in parte il parco. Quello inviato da Renzo Piano al Comune è un vero e proprio decalogo, pensato per introdurre, come recita lo stesso architetto in una lettera indirizzata al sindaco Marco Bucci, 'aspetti di maggior dettaglio che rendono più armonico e coerente lo sviluppo nel suo complesso'. Una serie di indicazioni dettagliate e puntuali per migliorare gli aspetti tecnici, funzionali, architettonici, con grande attenzione al rispetto ambientale e al contesto paesaggistico. Ecco ad esempio alcune delle richieste del senatore a vita Renzo Piano. Facendo arretrare la strada, il parco urbano del Waterfront si estenderà su una superficie più ampia , di circa 16mila metri quadri e 'dovrà essere connesso con corso Aurelio Saffi' tramite un ascensore panoramico 'con adeguati approdi sopra e sotto le mura storiche'. Inoltre, tutti i fabbricati dovranno essere sollevati da terra e appoggiati su pilastri sottili per non interrompere la visuale e far godere della vista verso il mare . Ancora, le banchine lungo la darsena dovranno avere un 'generoso camminamento pedonale, in parte scoperto e in parte coperto': una sorta di porticato affacciato sul mare. L' architetto ha dato indicazioni precise anche sull' arredo urbano , il quale 'benché realizzabile in fasi e da soggetti diversi, dovrà presentare le stesse caratteristiche tipologiche e gli stessi elementi in ogni lotto'. Come al Porto Antico, ad esempio, la pavimentazione e i bordi delle banchine 'saranno realizzati in pietra naturale'. Piano auspica anche la rinaturalizzazione di piazzale Kennedy, con la nascita di una spiaggia urbana , che 'ricreerebbe il corretto rapporto tra città e mare in corrispondenza della foce del Bisagno'. Per ridurre l' impatto visivo degli edifici sono state definite altezze massime. Da Piano arrivano anche raccomandazioni 'per lo scenario futuro' . Sarà importante che il Comune e l' **Autorità Portuale** - si legge nel documento - completino, ad esempio, la



prosecuzione fino al Porto Antico della passeggiata ciclo-pedonale, del parco urbano e del canale navigabile dalla darsena fino a Calata Gadda; servono barriere acustiche



Comune di Genova

Genova, Voltri

sui quattro lati della sopraelevata e bisogna ultimare la facciata di Levante del Padiglione B. E ancora: lo smontaggio della tensostruttura a sud del Padiglione S e la realizzazione della nuova passeggiata e della Casa della Vela al di sopra della diga sottoflutti a sud della foce del Bisagno 'per creare la vera cerniera tra la città e il Waterfront di Levante, in corrispondenza degli assi urbani Est-Ovest (tra corso Italia e il Porto Antico) e Nord-Sud (tra Brignole e il mare)'. 'Ringraziamo di cuore l' architetto Renzo Piano che, anche in questa occasione, si dimostra un grande saggio suggeritore per una visione architettonica della nostra città - dice l' assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci -. Grazie al progetto che ci ha donato integrato con le nuove linee guida, il Waterfront sarà restituito ai genovesi e ai turisti e diventerà uno spazio vivo e un distretto tematico della nautica con la nuova darsena, il parco urbano, il nuovo palasport. Quest' opera è destinata a fare tornare Genova la città che è il centro del Mediterraneo e si ricomincerà a parlare di Genova nel mondo. Grazie alle indicazioni dell' architetto Piano il risultato finale sarà coerente con il contesto architettonico, rispettoso dell' ambiente, funzionale ed esteticamente affascinante. Contiamo anche di rispettare i tempi previsti, con la riconversione dell' area entro il 2022'. 'Proprio allo scoccare della festa della bandiera, abbiamo definitivamente chiuso i contratti e la convenzione urbanistica con la società Cds di Brescia per la realizzazione del grande progetto del Waterfront di Levante di Genova donato dall' architetto Renzo Piano - dice l' assessore ai Lavori Pubblici Pietro Piciocchi -. Sono stati mesi di duro e complesso lavoro giuridico amministrativo, proseguiti con sempre maggiore entusiasmo, nonostante la pandemia, nella convinzione di scrivere una pagina che resterà nella storia di Genova. Un' operazione da 350 milioni di euro, tra le maggiori di rigenerazione urbana in Italia in questo momento, che restituirà un meraviglioso affaccio a mare, farà emergere la città a livello internazionale e porterà posti di lavoro ed un grande indotto sul territorio. Una sinergia pubblico privata moderna, efficace e molto innovativa. E da domani inizieremo a vedere la demolizione del padiglione C della ex fiera: a breve seguirà tutto il resto, compresa la rinascita del nostro palasport. A questo riguardo, un grazie al presidente del Coni, Antonio Micillo, che ci ha fatto visita, così testimoniando anche le aspettative del mondo sportivo'.

Nuove linee guida per Waterfront di Levante

Redazione

GFENOVA Nuove linee guida per il Waterfront di Levante. Dalle prestazioni energetiche degli edifici, che dovranno essere a zero emissioni con pannelli fotovoltaici sui tetti, alle vetrate, che dovranno creare un effetto di sospensione e leggerezza, agli alberi del nuovo parco urbano, che saranno ad alto fusto e di specie autoctone della macchia mediterranea tra lecci, pini marittimi, palme e platani. La giunta comunale ha approvato, con una delibera, le nuove linee progettuali indicate dall'architetto Renzo Piano, che con il suo studio ha donato il progetto del Waterfront di Levante a Comune di Genova, Regione Liguria ed Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. L'architetto Piano aveva già suggerito alcune indicazioni per aggiornare le linee guida per il Waterfront, che erano state approvate un anno fa dalla giunta. A seguito della vendita dei lotti a Cds Holding e all'approfondimento delle ipotesi attuative degli interventi, il progettista Piano ha elaborato nuove linee guida. Inoltre, insieme a Cds Waterfront srl, società proprietaria dei lotti del PUO, ha predisposto un masterplan di dettaglio. Su tale documento, si è espressa positivamente la Soprintendenza. Con la delibera approvata dalla giunta, il Comune di Genova si impegna a osservare, sia nei progetti a mano pubblica che in quelli portati avanti dai privati, le nuove linee guida, condivise anche a livello paesaggistico con la Sovrintendenza. È stato inoltre firmato il rogito finale per la vendita a Cds delle parti rimanenti dell'ex zona fieristica: la sede dell'ex Nira e i padiglioni C, il D, che ospitava Ingegneria, e M, ex centrale termica. Contestualmente, è stata stipulata la convenzione urbanistica che regolerà le modalità di riutilizzo delle aree. Oggi pertanto partirà la demolizione del padiglione C, il più grosso dei padiglioni della Fiera, e sarà ultimata nel mese di maggio. Al suo posto troveranno spazio in parte il canale, in parte lo sviluppo immobiliare dell'operatore e in parte il parco. Quello inviato da Renzo Piano al Comune è un vero e proprio decalogo, pensato per introdurre, come recita lo stesso architetto in una lettera indirizzata al sindaco Marco Bucci, aspetti di maggior dettaglio che rendono più armonico e coerente lo sviluppo nel suo complesso. Una serie di indicazioni dettagliate e puntuali per migliorare gli aspetti tecnici, funzionali, architettonici, con grande attenzione al rispetto ambientale e al contesto paesaggistico. Ecco ad esempio alcune delle richieste del senatore a vita Renzo Piano. Facendo arretrare la strada, il parco urbano del Waterfront si estenderà su una superficie più ampia, di circa 16mila metri quadri e dovrà essere connesso con corso Aurelio Saffi tramite un ascensore panoramico con adeguati approdi sopra e sotto le mura storiche. Inoltre, tutti i fabbricati dovranno essere sollevati da terra e appoggiati su pilastri sottili per non interrompere la visuale e far godere della vista verso il mare. Ancora, le banchine lungo la darsena dovranno avere un generoso camminamento pedonale, in parte scoperto e in parte coperto: una sorta di porticato affacciato sul mare. L'architetto ha dato indicazioni precise anche sull'arredo urbano, il quale benché realizzabile in fasi e da soggetti diversi, dovrà presentare le stesse caratteristiche tipologiche e gli stessi elementi in ogni lotto. Come al Porto Antico, ad esempio, la pavimentazione e i bordi delle banchine saranno realizzati in pietra naturale. Piano auspica anche la rinaturalizzazione di piazzale Kennedy, con la nascita di una spiaggia urbana, che ricreerebbe il corretto rapporto tra città e mare in corrispondenza della foce del Bisagno. Per ridurre l'impatto visivo degli edifici sono state definite altezze massime. Da Piano arrivano anche raccomandazioni per lo scenario futuro.



Sarà importante che il Comune e l'Autorità Portuale si legge nel documento completino, ad esempio, la prosecuzione fino al Porto Antico della passeggiata ciclo-pedonale, del parco urbano e del canale navigabile dalla darsena fino a Calata Gadda; servono barriere acustiche sui quattro lati



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

della sopraelevata e bisogna ultimare la facciata di Levante del Padiglione B. E ancora: lo smontaggio della tensostruttura a sud del Padiglione S e la realizzazione della nuova passeggiata e della Casa della Vela al di sopra della diga sottoflutti a sud della foce del Bisagno per creare la vera cerniera tra la città e il Waterfront di Levante, in corrispondenza degli assi urbani Est-Ovest (tra corso Italia e il Porto Antico) e Nord-Sud (tra Brignole e il mare).

Waterfront di Levante, approvate le linee guida di Renzo Piano

di Redazione venerdì 23 aprile 2021 GENOVA - Nuove linee guida per il Waterfront di Levante approvate con una delibera dalla giunta comunale genovese. Dalle prestazioni energetiche degli edifici, che dovranno essere a zero emissioni con pannelli fotovoltaici sui tetti, alle vetrate, che dovranno creare un effetto di "sospensione" e leggerezza, agli alberi del nuovo parco urbano, che saranno ad alto fusto e di specie autoctone della macchia mediterranea tra lecci, pini marittimi, palme e platani. Le linee progettuali sono state indicate dall' architetto Renzo Piano, che con il suo studio ha donato il progetto del Waterfront di Levante a Comune di Genova, Regione Liguria ed **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. È stato inoltre firmato il rogito finale per la vendita a Cds delle parti rimanenti dell' ex zona fieristica: la sede dell' ex Nira e i padiglioni C, il D, che ospitava Ingegneria, e M, ex centrale termica. Contestualmente, è stata stipulata la convenzione urbanistica che regolerà le modalità di riutilizzo delle aree. Oggi è partita la demolizione del padiglione C, il più grosso dei padiglioni della Fiera, e sarà ultimata nel mese di maggio. Al suo posto troveranno spazio in parte il canale, in parte lo sviluppo immobiliare dell' operatore e in parte il parco. Da Piano arrivano anche raccomandazioni "per lo scenario futuro". Sarà importante che il Comune e l' **Autorità Portuale** - si legge nel documento - completino, ad esempio, la prosecuzione fino al Porto Antico della passeggiata ciclo-pedonale, del parco urbano e del canale navigabile dalla darsena fino a Calata Gadda; servano barriere acustiche sui quattro lati della sopraelevata e bisogna ultimare la facciata di Levante del Padiglione B. Approfondimenti Waterfront di Levante, Cuocolo: "Sentenza conferma la correttezza nelle procedure" Waterfront, al via i lavori: 250 milioni di investimenti. Piciocchi: "Fiera modello per il mondo" Waterfront di Genova, partono i lavori per il nuovo palasport.



Genova, Terminal San Giorgio rafforza la partnership con il Gruppo Grimaldi*Terminal San Giorgio è pronto ad accogliere le nuovissime navi Grimaldi GG5G*

GENOVA - Terminal San Giorgio ha recentemente completato i lavori relativi all'ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante. Tale intervento si è reso necessario al fine di consentire l'ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride GG5G, che verranno messe in servizio sulle tratte da e per Genova da parte di Grimaldi Euromed, operatore leader a livello mondiale nel traffico ro-ro, il cui primo approdo nel porto di Genova è previsto per lunedì 26 aprile. Tali navi, lunghe 238 metri e larghe 34, hanno una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7800 metri lineari di carico e sono le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, oltre che le più ecofriendly. Viste le eccezionali dimensioni di tali unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere per il momento all'ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori tra progettazione e realizzazione sono durati circa un anno e mezzo. Nello specifico, l'intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente. Con questo intervento Terminal San Giorgio principale operatore del Porto di Genova per quanto riguarda il traffico di rotabili/Autostrade del Mare intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l'obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel porto di Genova grazie anche all'incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G, come dichiara con comprensibile soddisfazione l'Amministratore Delegato di Terminal San Giorgio, Maurizio Anselmo. La realizzazione di tale opera è stata possibile grazie sia ai notevoli investimenti economici da parte di Terminal San Giorgio sia alla continua e proficua collaborazione tra Terminal, Linea Grimaldi, Agenzia Grimaldi Logistica Genova e le pubbliche Autorità coinvolte: senza un proattivo coordinamento guidato dallo staff TSG non avremmo senz'altro potuto raggiungere questo risultato in tempi coerenti con le esigenze commerciali del nostro Cliente Grimaldi Lines chiosa ancora con un certo orgoglio Maurizio Anselmo, consapevole di aver completato il primo degli importanti interventi infrastrutturali che Terminal San Giorgio ha in programma di effettuare nel corso dei prossimi mesi.



Terminal San Giorgio pronto per navi Grimaldi GG5G

Redazione

GENOVA Terminal San Giorgio ha recentemente completato i lavori relativi all'ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro (scassa) situata presso Ponte Libia levante (nella foto). Tale intervento si è reso necessario al fine di consentire l'ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride GG5G, che verranno messe in servizio sulle tratte da e per Genova da parte di Grimaldi Euromed, operatore leader a livello mondiale nel traffico ro-ro, il cui primo approdo nel porto di Genova è previsto per lunedì 26 Aprile. Le navi, lunghe 238 metri e larghe 34, hanno una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7800 metri lineari di carico e sono le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, oltre che le più ecofriendly. Viste le eccezionali dimensioni di tali unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere per il momento all'ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori tra progettazione e realizzazione sono durati circa un anno e mezzo. Nello specifico, l'intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente. Con questo intervento Terminal San Giorgio principale operatore del porto di Genova per quanto riguarda il traffico di rotabili/Autostrade del Mare intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l'obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel porto di Genova grazie anche all'incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G, come dichiara con comprensibile soddisfazione l'amministratore delegato di Terminal San Giorgio, Maurizio Anselmo. La realizzazione di tale opera è stata possibile grazie sia ai notevoli investimenti economici da parte di Terminal San Giorgio sia alla continua e proficua collaborazione tra Terminal, Linea Grimaldi, Agenzia Grimaldi Logistica Genova e le pubbliche Autorità coinvolte: senza un proattivo coordinamento guidato dallo staff TSG non avremmo senz'altro potuto raggiungere questo risultato in tempi coerenti con le esigenze commerciali del nostro Cliente Grimaldi Lines chiosa ancora con un certo orgoglio Maurizio Anselmo, consapevole di aver completato il primo degli importanti interventi infrastrutturali che Terminal San Giorgio ha in programma di effettuare nel corso dei prossimi mesi.



Terminal San Giorgio è pronto ad accogliere le Grimaldi GG5G

GAM EDITORI

23 aprile 2021 - Terminal San Giorgio ha recentemente completato i lavori relativi all' ampliamento della banchina di accosto per navi ro-ro situata presso Ponte Libia levante. Tale intervento si è reso necessario al fine di consentire l' ormeggio delle nuove navi ro-ro ibride "GG5G", che verranno messe in servizio sulle tratte da e per **Genova** da parte di Grimaldi Euromed, operatore leader a livello mondiale nel traffico ro-ro, il cui primo approdo nel **porto** di **Genova** è previsto per lunedì 26 aprile. Tali navi, lunghe 238 metri e larghe 34, hanno una capacità di carico di 500 semirimorchi e 7800 metri lineari di carico e sono le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, oltre che le più ecofriendly. Viste le eccezionali dimensioni di tali unità e considerato anche il particolare layout del bacino di Sampierdarena, è stato quindi necessario per Terminal San Giorgio procedere - per il momento - all' ampliamento di uno dei propri ormeggi ro-ro, i cui lavori - tra progettazione e realizzazione - sono durati circa un anno e mezzo. Nello specifico, l' intervento in questione è consistito in un allargamento della scassa attraverso una parziale e limitata demolizione della banchina nonché la creazione di una rampa di discesa in continuità con quella esistente. Con questo intervento Terminal San Giorgio - principale operatore del **Porto di Genova** per quanto riguarda il traffico di rotabili/Autostrade del Mare - intende rafforzare sempre di più la propria partnership con il Gruppo Grimaldi, con l' obiettivo di aumentare i volumi movimentati nel **porto** di **Genova** grazie anche all' incremento della capacità di stiva dei traghetti GG5G, come dichiara - con comprensibile soddisfazione - l' Amministratore Delegato di Terminal San Giorgio, Maurizio Anselmo.



Rinnovato l'accordo Genoa Blue Agreement

Per l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo nei porti di Genova e Savona

Redazione

GENOVA Rinnovato l'accordo Genoa Blue Agreement che ha come obiettivo principale quello di coinvolgere tutte le navi e i bacini portuali che scalano il porto di Genova e quello di Savona. L'accordo volontario è stato siglato questa mattina presso la Capitaneria di porto di Genova. Promosso dalla Capitaneria di porto di Genova, l'accordo volontario è ora suddiviso in tre parti. La prima, riprende e aggiorna alla normativa vigente specialmente a seguito degli interventi introdotti dal 1° Gennaio 2020 quello sottoscritto nel 2019 e coinvolge le navi passeggeri in servizio di linea, compreso il settore delle crociere e le navi che scalano con più frequenza i due porti liguri. In tale senso la sensibilità del settore crocieristico si è dimostrata ancora una volta convinta e significativa, a riprova della sempre maggiore attenzione per le tematiche ambientali. Alla luce degli impegni sottoscritti, le navi delle Compagnie firmatarie dovranno completare il cambio del combustibile che alimenta motori, generatori e caldaie di bordo prima di entrare nello schema di separazione del traffico, circa tre miglia prima dell'imboccatura del porto di Genova, e a una distanza equivalente dal porto di Savona. Sarà, pertanto, utilizzato un combustibile con un contenuto massimo di zolfo non superiore allo 0,10% in massa che, per normativa corrente, sarebbe solamente previsto dopo che la nave abbia completato l'ormeggio in banchina. Lo stesso combustibile sarà impiegato sino a che le navi, una volta lasciati i porti di Genova e Savona, non raggiungeranno una distanza di 3 miglia dagli stessi. Quale misura equivalente e altrettanto efficace, è ammessa la possibilità di utilizzare i sistemi di lavaggio delle emissioni i così detti scrubber da parte delle navi che sono dotate di dispositivi approvati dalle Amministrazioni di bandiera; dispositivi da utilizzarsi negli stessi tratti di mare, dalle 3 miglia fino all'interno dei porti. L'adozione volontaria delle predette misure consente di ridurre sensibilmente, fin quasi ad azzerare, le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane e limitrofe ai porti. La seconda parte del nuovo accordo volontario è la più innovativa in quanto la Capitaneria di porto di Genova ha voluto estendere a tutte le tipologie di navi (portacontainers, petroliere, portarinfuse, general cargo, etc.) e a tutti i bacini portuali di Genova e Savona le misure adottate volontariamente nel 2019 dalle navi passeggeri. Il successo di tale iniziativa è stato possibile grazie all'impegno di numerose agenzie marittime, promosso e coordinato attraverso il prezioso supporto di Assagenti. In particolare, le agenzie firmatarie si sono impegnate a proporre, secondo procedure standardizzate e prima di ogni arrivo nei porti liguri, alle compagnie di navigazione e direttamente ai comandanti delle unità: la sottoscrizione dell'accordo volontario alle Compagnie di Navigazione che rappresentano localmente; il rispetto di uno degli impegni volontari previsti nella prima parte del Genoa Blue Agreement, al fine di ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, qualora praticabile senza che incorrano particolari problematiche (a prescindere dalla formale adesione all'Accordo da parte della propria compagnia di navigazione). Il nuovo accordo volontario intende essere più coinvolgente e dinamico, essendo sempre aperto a nuove adesioni e prevedendo punti di situazione semestrali sull'opera di sensibilizzazione eseguita dalle agenzie marittime, che la Capitaneria di porto di Genova provvederà a valorizzare e promuovere adeguatamente. L'intenzione è quella di rendere l'area entro le 3 miglia dai porti di Genova



e Savona assimilabile per quanto possibile a un'area SECA (Sulfur Emission Control Area), nelle quali vige l'obbligo di navigare e sostare in porto utilizzando combustibili con contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% in massa. Per tale motivo l'impegno è quello di coinvolgere nell'accordo volontario tutte le tipologie di navi e tutti gli ambiti portuali di Genova e Savona. L'adesione convinta di tutto il



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

settore crocieristico e di un numero importante di Agenzie Marittime, attraverso l'impegno dell'Associazione di Categoria Assagenti, è motivo di soddisfazione per l'Autorità Marittima, a dimostrazione di un impegno sinergico di tutte le parti coinvolte al fine di ridurre progressivamente le emissioni di ossidi di zolfo in atmosfera da parte del settore navale. L'accordo volontario prevede inoltre che: le compagnie di navigazione firmatarie si impegnano a sensibilizzare le proprie navi impartendo direttive aggiuntive sulla manutenzione e sulla gestione delle macchine tese a favorire la riduzione delle emissioni dei gas di scarico, soprattutto durante le manovre in ambito portuale. Il mantenimento degli impegni ispettivi di controllo da parte delle Autorità marittime, ponendo particolare attenzione a quelle navi che danno adito a sospetti sul mancato rispetto della normativa vigente di settore. A tal riguardo, giova ricordare che il numero di controlli eseguiti sui combustibili utilizzati dalle navi e il relativo esito è consultabile nella sezione Amministrazione Trasparente dei siti internet della Capitaneria di porto di Genova e quello di Savona entrambi raggiungibili dall'indirizzo www.guardiacostiera.gov.it che sono aggiornati mensilmente dei risultati conseguiti. L'Accordo è stato sottoscritto anche dalla compagnia dei Rimorchiatori Riuniti del porto di Genova, la quale adotta una politica di riduzione delle emissioni molto spinta e prevede, tra l'altro, il collegamento all'energia elettrica di banchina durante i periodi di sosta all'ormeggio. L'accordo ha validità sino alla fine del 2023 e prevede la possibilità di essere rivalutato qualora intervengano aggiornamenti normativi. È infatti in corso un procedimento finalizzato a dichiarare il Mar Mediterraneo un'area SECA che porterebbe all'obbligatorietà di utilizzare, anche in navigazione, carburanti con un tenore massimo di zolfo dello 0,10% in massa.

Genoa Blue Agreement: rinnovato l' accordo per l' utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo nei porti di Genova e Savona

Genova, 23 aprile 2021 - È stato rinnovato, quest' oggi presso la Capitaneria di **porto** di Genova, l' accordo volontario "Genoa Blue Agreement" che, dopo la prima sottoscrizione il 12 luglio 2019, ha come obiettivo principale quello di coinvolgere tutte le navi e i bacini portuali che scalano sia il **porto** di Genova sia quello di **Savona**. Promosso dalla Capitaneria di **porto** di Genova, l' accordo volontario è ora suddiviso in tre parti. La prima, riprende e aggiorna alla normativa vigente - specialmente a seguito degli interventi introdotti dal 1° gennaio 2020 - quello sottoscritto nel 2019 e coinvolge le navi passeggeri in servizio di linea, compreso il settore delle crociere e le navi che scalano con più frequenza i due porti liguri. In tale senso la sensibilità del settore crocieristico si è dimostrata ancora una volta convinta e significativa, a riprova della sempre maggiore attenzione per le tematiche ambientali. Alla luce degli impegni sottoscritti, le navi delle Compagnie firmatarie dovranno completare il cambio del combustibile - che alimenta motori, generatori e caldaie di bordo - prima di entrare nello schema di separazione del traffico, circa tre miglia prima dell' imboccatura del **porto** di Genova, e a una distanza equivalente dal **porto** di **Savona**. Sarà, pertanto, utilizzato un combustibile con un contenuto massimo di zolfo non superiore allo 0,10% in massa che, per normativa corrente, sarebbe solamente previsto dopo che la nave abbia completato l' ormeggio in banchina. Lo stesso combustibile sarà impiegato sino a che le navi, una volta lasciati i porti di Genova e **Savona**, non raggiungeranno una distanza di 3 miglia dagli stessi. Quale misura equivalente e altrettanto efficace, è ammessa la possibilità di utilizzare i sistemi di lavaggio delle emissioni - i così detti scrubber - da parte delle navi che sono dotate di dispositivi approvati dalle Amministrazioni di bandiera; dispositivi da utilizzarsi negli stessi tratti di mare, dalle 3 miglia fino all' interno dei porti. L' adozione volontaria delle predette misure consente di ridurre sensibilmente, fin quasi ad azzerare, le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane e limitrofe ai porti. La seconda parte del nuovo accordo volontario è la più innovativa in quanto la Capitaneria di **porto** di Genova ha voluto estendere a tutte le tipologie di navi (portacontainers, petroliere, portarinfuse, general cargo, etc.) e a tutti i bacini portuali di Genova e **Savona** le misure adottate volontariamente nel 2019 dalle navi passeggeri. Il successo di tale iniziativa è stato possibile grazie all' impegno di numerose agenzie marittime, promosso e coordinato attraverso il prezioso supporto di Assagenti. In particolare, le agenzie firmatarie si sono impegnate a proporre, secondo procedure standardizzate e prima di ogni arrivo nei porti liguri, alle compagnie di navigazione e direttamente ai comandanti delle unità: - la sottoscrizione dell' accordo volontario alle Compagnie di Navigazione che rappresentano localmente; - il rispetto di uno degli impegni volontari previsti nella prima parte del Genoa Blue Agreement, al fine di ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, qualora praticabile senza che incorrano particolari problematiche (a prescindere dalla formale adesione all' Accordo da parte della propria compagnia di navigazione). Il nuovo accordo volontario intende essere più coinvolgente e dinamico, essendo sempre aperto a nuove adesioni e prevedendo punti di situazione semestrali sull' opera di sensibilizzazione eseguita dalle agenzie marittime, che la Capitaneria di **porto** di Genova provvederà a valorizzare e promuovere adeguatamente. L' intenzione è quella di rendere l' area entro le 3 miglia dai porti di Genova e **Savona** assimilabile - per quanto possibile - a un' area SECA (Sulfur Emission Control Area), nelle quali vige l' obbligo di navigare e sostare in **porto** utilizzando



combustibili con contenuto di zolfo non superiore allo 0,10% in massa. Per tale motivo l' impegno è



Sea Reporter

Genova, Voltri

quello di coinvolgere nell' accordo volontario tutte le tipologie di navi e tutti gli ambiti portuali di Genova e **Savona**. L' adesione convinta di tutto il settore crocieristico e di un numero importante di Agenzie Marittime, attraverso l' impegno dell' Associazione di Categoria Assagenti, è motivo di soddisfazione per l' Autorità Marittima, a dimostrazione di un impegno sinergico di tutte le parti coinvolte al fine di ridurre progressivamente le emissioni di ossidi di zolfo in atmosfera da parte del settore navale. L' accordo volontario prevede inoltre che: - le compagnie di navigazione firmatarie si impegnano a sensibilizzare le proprie navi impartendo direttive aggiuntive sulla manutenzione e sulla gestione delle macchine tese a favorire la riduzione delle emissioni dei gas di scarico, soprattutto durante le manovre in ambito portuale. - il mantenimento degli impegni ispettivi di controllo da parte delle Autorità marittime, ponendo particolare attenzione a quelle navi che danno adito a sospetti sul mancato rispetto della normativa vigente di settore. A tal riguardo, giova ricordare che il numero di controlli eseguiti sui combustibili utilizzati dalle navi e il relativo esito è consultabile nella sezione "Amministrazione Trasparente" dei siti internet della Capitaneria di **porto** di Genova e quello di **Savona** - entrambi raggiungibili dall' indirizzo www.guardiacostiera.gov.it - che sono aggiornati mensilmente dei risultati conseguiti. L' Accordo è stato sottoscritto anche dalla compagnia dei Rimorchiatori Riuniti del **porto** di Genova, la quale adotta una politica di riduzione delle emissioni molto spinta e prevede, tra l' altro, il collegamento all' energia elettrica di banchina durante i periodi di sosta all' ormeggio. L' accordo volontario ha validità sino alla fine del 2023 e prevede la possibilità di essere rivalutato qualora intervengano aggiornamenti normativi. È infatti in corso un procedimento finalizzato a dichiarare il Mar Mediterraneo un' area SECA che porterebbe all' obbligatorietà di utilizzare, anche in navigazione, carburanti con un tenore massimo di zolfo dello 0,10% in massa. Di seguito, si elencano le compagnie e le agenzie marittime che, assieme alle Capitanerie di Genova e **Savona**, hanno sottoscritto il Genoa Blue Agreement: Agenzia M.Ma Cermar Agenzia M.ma Cambiaso Risso Agenzia M.Ma Intermare Agenzia M.Ma Prosper srl Agenzia M.Ma Tomaso Carminati Agenzia M.ma Transoceanica Agenzia M.Na Euragent, Agenzia Marittima San Giorgio Shipping Assagenti Carnival Corporation (Costa Crociere - Carnival Cruise Line - Holland America Line - Seabourne Cruise Line - Princess Cruise - P&O Australia - P&O Cruises - Cunard line - Aida Cruises); CMA CGM Disney Cruise Line; Fred Olsen Cruise Line; MSC Cruise Management; Rimorchiatori Riuniti del **Porto** di Genova. Royal Caribbean International; Virgin Voyages; ZIM.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Il porto di Genova diventerà (quasi) Seca grazie al Genoa Blue Agreement esteso anche alle navi cargo

Presso la Capitaneria di porto di Genova è stato oggi rinnovato l'accordo volontario Genoa Blue Agreement' che, dopo la prima sottoscrizione datata 12 luglio 2019, ha come obiettivo principale quello di coinvolgere tutte le navi e i bacini portuali che scalano sia il porto di Genova sia quello di Savona. Di fatto abbiamo introdotto negli scali liguri la zona Seca Sulphur emission control area. Da tempo si sente parlare del progetto di rendere tutto il Mediterraneo Seca e a Genova possiamo dire di essere già in linea con quella normativa ha detto l'ammiraglia Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova. L'accordo volontario promosso dalla Capitaneria di porto di Genova è suddiviso in tre parti. La prima, riprende e aggiorna alla normativa vigente specialmente a seguito degli interventi introdotti dal 1° gennaio 2020 quello sottoscritto nel 2019 e coinvolge le navi passeggeri in servizio di linea, compreso il settore delle crociere e le navi che scalano con più frequenza i due porti liguri. In tale senso la sensibilità del settore crocieristico si è dimostrata ancora una volta convinta e significativa, a riprova della sempre maggiore attenzione per le tematiche ambientali sottolinea la Capitaneria di porto genovese. Alla luce degli impegni sottoscritti, le navi delle Compagnie firmatarie dovranno completare il cambio del combustibile che alimenta motori, generatori e caldaie di bordo prima di entrare nello schema di separazione del traffico, circa tre miglia prima dell'imboccatura del porto di Genova, e a una distanza equivalente dal porto di Savona. Sarà, pertanto, utilizzato un combustibile con un contenuto massimo di zolfo non superiore allo 0,1% in massa che, per normativa corrente, sarebbe solamente previsto dopo che la nave abbia completato l'ormeggio in banchina. Lo stesso combustibile sarà impiegato sino a che le navi, una volta lasciati i porti di Genova e Savona, non raggiungeranno una distanza di 3 miglia dagli stessi. Quale misura equivalente e altrettanto efficace, è ammessa la possibilità di utilizzare i sistemi di lavaggio delle emissioni i così detti scrubber da parte delle navi che sono dotate di dispositivi approvati dalle amministrazioni di bandiera; dispositivi da utilizzarsi negli stessi tratti di mare, dalle 3 miglia fino all'interno dei porti. L'adozione volontaria di questa misura consente di ridurre sensibilmente, fin quasi ad azzerare, le emissioni degli ossidi di zolfo da parte delle navi in prossimità delle aree urbane e limitrofe ai porti. La seconda parte del nuovo accordo volontario è la più innovativa in quanto la Capitaneria di porto di Genova ha voluto estendere a tutte le tipologie di navi (portacontainer, petroliere, portarinfuse, general cargo, ecc.) e a tutti i bacini portuali di Genova e Savona le misure adottate volontariamente nel 2019 dalle navi passeggeri. Il successo di tale iniziativa è stato possibile grazie all'impegno di numerose agenzie marittime, promosso e coordinato attraverso il prezioso supporto di Assagenti ha spiegato la Capitaneria. In particolare, le agenzie firmatarie si sono impegnate a proporre, secondo procedure standardizzate e prima di ogni arrivo nei porti liguri, alle compagnie di navigazione e direttamente ai comandanti delle unità: la sottoscrizione dell'accordo volontario alle Compagnie di Navigazione che rappresentano localmente; il rispetto di uno degli impegni volontari previsti nella prima parte del Genoa Blue Agreement, al fine di ridurre le emissioni di ossidi di zolfo, qualora praticabile senza che incorrano particolari problematiche (a prescindere dalla formale adesione all'Accordo da parte della propria compagnia di navigazione). L'accordo volontario prevede inoltre che le compagnie di navigazione firmatarie si impegnano a sensibilizzare le proprie navi impartendo direttive aggiuntive sulla manutenzione e sulla gestione delle macchine tese a favorire la riduzione delle emissioni dei gas di scarico, soprattutto durante le manovre in ambito portuale. Oltre a ciò per l'Autorità marittima è previsto il mantenimento degli impegni ispettivi di



Shipping Italy

Genova, Voltri

controllo ponendo particolare attenzione a quelle navi che danno adito a sospetti sul mancato rispetto della normativa vigente di settore. Il Genoa Blue Agreement' è stato sottoscritto anche da Rimorchiatori Riuniti del porto di Genova, azienda che adotta una politica di riduzione delle emissioni molto spinta e prevede, tra l'altro, il collegamento all'energia elettrica di banchina durante i periodi di sosta all'ormeggio è stato ancora spiegato. L'accordo volontario ha validità sino alla fine del 2023 e prevede la possibilità di essere rivalutato qualora intervengano aggiornamenti normativi. È infatti in corso un procedimento finalizzato a dichiarare il Mar Mediterraneo un'area Seca che porterebbe all'obbligatorietà di utilizzare, anche in navigazione, carburanti con un tenore massimo di zolfo dello 0,10% in massa. Questo di seguito è l'elenco delle compagnie armatoriali e delle agenzie marittime che, assieme alle Capitanerie di Genova e Savona, hanno sottoscritto il Genoa Blue Agreement: Cemar, Cambiaso Risso, Intermare, Prosper, Tomaso Carminati, Transoceanica, Euragent, San Giorgio Shipping, Assagenti, Carnival Corporation (Costa Crociere Carnival Cruise Line Holland America Line Seabourne Cruise Line Princess Cruise P&O Australia P&O Cruises Cunard line Aida Cruises), Cma Cgm, Disney Cruise Line, Fred Olsen Cruise Line, Msc Cruise Management, Rimorchiatori Riuniti del Porto di Genova, Royal Caribbean International, Virgin Voyages, Zim. Oltre a queste ce ne sono altre (fra cui Hapag Lloyd) che a breve potrebbero aggiungersi all'elenco degli aderenti.

Gruppo FS investe 13,4 miliardi in Liguria. Genova nuovo cuore logistico d'Europa

Genova Quasi 13 miliardi e mezzo di investimenti e il 2024 come traguardo per un deciso cambio di passo e un potenziamento dei collegamenti del sistema portuale di Genova e di tutta la Liguria con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. Inizia così l'ampio servizio pubblicato oggi su FS News che fa il punto sul ruolo del gruppo e gli investimenti in corso per Genova e per tutta Liguria. Il gruppo FS Italiane, attraverso Rete Ferroviaria Italiana, è in prima linea per raggiungere questo importante obiettivo che permetterà di migliorare la mobilità ligure e avvicinare Genova e il Mediterraneo a Rotterdam e al Mare del Nord. Il completamento del Progetto Unico, infatti, consentirà da un lato di snellire i flussi dei treni regionali e a lunga percorrenza nell'area di Genova e, dall'altro, di collegare il capoluogo ligure al corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi. Un'infrastruttura lunga circa 3.900 chilometri, che attraversa cinque Paesi: Italia, Svizzera, Germania, Olanda e Belgio che hanno una popolazione complessiva di 181 milioni di persone e una produzione di Pil pari a circa 7.100 miliardi di euro (dati Eurostat 2019). Gli investimenti del gruppo al servizio del Paese Investimenti certi e rispetto dei tempi, le condizioni per dare competitività all'intero sistema. Il gruppo FS, guidato dall'amministratore delegato Gianfranco Battisti, ha investito 13,381 miliardi di euro (9.856 già finanziati dal contratto di programma 2018-2019 di Rete Ferroviaria Italiana) per le infrastrutture del nodo di Genova e di tutta la Liguria che saranno in gran parte realizzate entro il 2024. Come cambierà la geografia del Nord-Ovest I lavori del Terzo Valico, che hanno superato ormai il 50% della realizzazione, quelli delle aree portuali e il potenziamento del nodo, metteranno Genova e il Mediterraneo in condizione di essere sempre più collegati all'Europa. Gli interventi in corso come ha ricordato in più occasioni Battisti porteranno al sorgere di un'unica area urbana, congiungendo ciascun vertice del triangolo Genova, Milano e Torino entro massimo un'ora. È necessario, e di questo si è parlato in un recente intervento pubblico al quale ha partecipato l'AD di RFI Vera Fiorani, avviare o portare a compimento gli interventi di quadruplicamento tra Tortona e Voghera e tra Pavia e Milano Rogoredo; e di velocizzare l'intera linea Milano Genova con upgrading sia delle infrastrutture sia delle tecnologie che presidiano la circolazione. I benefici attesi dal 2024: separazione dei flussi e più corse regionali nel nodo Ma non è tutto perché i lavori del Progetto Unico, che di per sé vale 6,8 miliardi di euro, una volta terminati permetteranno la separazione dei flussi di traffico tra i regionali e i treni a lunga percorrenza, eliminando così i colli di bottiglia. In una regione, dove il Gruppo FS gestisce con Rfi 493 chilometri di linea (di cui il 97% elettrificate e il 79% telecomandate con tecnologie all'avanguardia) e 103 stazioni, sono attesi importanti benefici come stimato dalla stessa Regione Liguria per circa 1,6 milioni di cittadini liguri: nel nodo di Genova ci sarà infatti un potenziale aumento di 20 treni a media e lunga percorrenza al giorno e più di 60 treni regionali (+43% treni giornalieri). Il traffico merci: le nuove infrastrutture porteranno ad un +49% dei treni E il traffico merci? Nel 2019 su un totale di 195.600 treni merci prodotti, 23.419 il 12% sono stati terminalizzati in Liguria, regione dove operano sette imprese ferroviarie tra cui Mercitalia. A conti fatti i nuovi interventi infrastrutturali porteranno dal 2024 un aumento di 80 treni al giorno (+49% treni giornalieri). Uno sviluppo in piena coerenza con il Libro Bianco dei Trasporti UE che chiede un progressivo trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia del 30% entro il 2030 e del 50% entro il 2050. (Fonte: Teleborsa)



Città della Spezia

La Spezia

Lsct, la luna di miele con la città è finita. Il rapporto è ancora recuperabile?

In città i timori su un possibile disimpegno da parte del terminalista crescono col passare del tempo. Adsp impegnata nella revisione della concessione, ma serve ritrovare la credibilità minata da segnali che altrove hanno portato all'addio.

La Spezia - La Spezia container terminal è ancora intenzionata a investire nel porto spezzino? Più passa il tempo e più i dubbi crescono. E a tramutarli in timori bastano le voci che circolano nel panorama **portuale** italiano, unite agli accadimenti delle ultime settimane, con la spaccatura tra i sindacati sul prolungamento della cassa integrazione in prima linea. Sono trascorsi ormai nove anni dal giorno in cui Lsct firmava insieme all' allora **Autorità portuale** un contratto di concessione per molti e banchine della durata di 53 anni, impegnandosi a compiere opere di ampliamento per circa 70 milioni, ai quali aggiungerne 115 per le attrezzature in banchina. Da allora quasi nulla è stato fatto, lasciando di fatto appeso a un filo il completamento del Prp. Niente ampliamento a est del Molo Garibaldi e quindi niente sgombero di Calata Paita. E dopo una lunga attesa la proposta: iniziare dalle opere di riempimento della Marina del Canaletto, ormai liberata dalla nautica sociale. Un' eventualità presa in considerazione dall' **Autorità** di **sistema portuale** che ha estremo bisogno di liberare il primo bacino da container e merci per avviare i lavori di realizzazione del nuovo molo crociere. Un intervento sul

quale hanno scommesso le tre principali compagnie crocieristiche del Mediterraneo e che ha una scadenza dovuta all'imminente e assai probabile inserimento all'interno delle opere da finanziare attraverso il Recovery fund. Il pennello sul quale sorgerà la stazione marittima dovrà essere concluso entro il 2026. Meno di cinque anni. Un battito di ciglia per le tempistiche italiane. Tanto più se si considera che al momento l' Adsp guidata dall' esperto Mario Sommariva e i vertici locali di Contship si trovano in una complessa fase di revisione della concessione. Ma quello dei tempi potrebbe non essere il problema più grande. Lsct, infatti, deve recuperare la credibilità che si era guadagnata in quasi quarant'anni e milioni di container movimentati. Non senza i relativi disagi per i quartieri del Levante. Il rischio paventato da molti addetti ai lavori è infatti quello che, complice la guerra mondiale tra terminalisti e compagnie di navigazione, si verifichi anche in riva al Golfo dei poeti quello che nel recente passato è accaduto a Gioia Tauro e a Cagliari. Ovvero il lento ma inesorabile disimpegno da parte di Contship e delle compagnie a essa collegate. Dallo scalo calabrese si dipana una trama che sembra fatta apposta per le ipotesi di complotto in quel della Spezia. Dopo aver spartito le quote della gestione del terminal con Msc è iniziato un braccio di ferro industriale con mancati investimenti e perdita di competitività da parte del porto, conclusa solamente dopo la cessione dell'intera torta a Msc (che alla Spezia detiene il 40 per cento delle quote della gestione del terminal). A Cagliari, invece, è stato imputato a Contship di aver deviato alcune tratte a favore di scali del Nord Africa, prosciugando lentamente i traffici verso il capoluogo sardo. Sullo slittamento degli investimenti spezzini abbiamo detto, mentre è da ricordare che è di poche settimane fa il trasferimento a Livorno (dove opera Contship, così come a Genova) della toccata settimanale di Orient overseas container line (Oocl), compagnia ritenuta nell'orbita di influenza della società del gruppo tedesco, così come Hapag Lloyd, con cui Contship ha investito a Tangeri sei mesi dopo l'ultima toccata a Cagliari. E in tutto questo, come se non bastasse per far dormire sonni agitati, ci sono rapporti tesi tra Lsct e le istituzioni locali, a cominciare dal Comune della Spezia, e anche il clima sociale si è surriscaldato dopo la frattura tra le sigle sindacali e il dibattito sulla



correttezza del prolungamento della cassa integrazione che si è innescato anche tra gli stessi lavoratori. Non solo per le argomentazioni relative al numero massimo



Città della Spezia

La Spezia

di dipendenti che potranno essere lasciati a casa in contemporanea, ma anche per le diverse implicazioni che vengono attribuite al ricorso agli ammortizzatori sociali. C'è chi ricorda gli impegni in fatto di livelli occupazionali assunti in sede di concessione e chi, memore di un bilancio 2019 concluso con un utile che ha sfiorato i 40 milioni, ritiene che la contrazione del 20 per cento dei traffici non giustifichi in alcun modo il ricorso agli ammortizzatori sociali. Ma per conoscere i numeri del bilancio 2020 di Lsct sarà necessario attendere ancora, mentre altri terminal lo hanno presentato da oltre un mese. Insomma: c'è chi pensa che anche questa volta a pagarla (letteralmente) siano i lavoratori. La luna di miele tra Lsct e la città è finita. Lo dimostra anche la composizione dei vertici della società, un tempo espressione diretta del territorio. Oggi nel management del terminal gli spezzini sono scomparsi, così come le sponsorizzazioni e le iniziative che per prime, già sul finire degli anni Ottanta, avevano portato il porto, i suoi riti e i suoi protagonisti al di qua delle recinzioni. E' un rapporto ancora recuperabile? La città sta facendo i suoi passi per scoprirlo. Non resta che attendere quelli di Contship e Msc. Venerdì 23 aprile 2021 alle 22:58:09 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Primo trimestre positivo per i porti La Spezia e Carrara

LA SPEZIA Segnali di ripresa per i traffici nel sistema portuale del Mar Ligure Orientale che unisce, all'interno della stessa Autorità di Sistema, i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il porto della Spezia mostra importanti segnali di recupero, movimentando un totale di 328.268 TEUs, con una crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da sottolineare che nel solo mese di marzo 2021 le movimentazioni hanno raggiunto 121 mila TEUs complessivi, con un incremento del 31,6% sul marzo 2020, mese fortemente segnato dalla pandemia. Sotto il profilo delle tipologie di movimentazione continua la crescita del traffico diretto gateway che è stato pari a 313.839 TEUs (+13,6%) mentre diminuisce il trasbordo con 14.429 TEUs (-56%). Importanti segnali anche dal trasporto intermodale che conferma la sua rilevanza con oltre 90mila TEUs movimentati nel trimestre a ferrovia (+15,1%) e 2.068 treni inoltrati (+8,3%). I dati complessivi dei volumi movimentati, per il porto di La Spezia sono pari a 3.170.097 tonnellate movimentate che sono tuttavia inferiori dell'8,5% a causa di un sostanziale azzeramento delle rinfuse solide e liquide inerente i rifornimenti dell'impianto di Panigaglia e della centrale Enel. Positivo invece il dato delle merci varie non containerizzate che segna invece un incremento del 54 %. Segnali decisamente positivi anche per Marina di Carraradove, in particolare tornano a crescere non solo i volumi ma anche la varietà delle tipologie di merce movimentate. Significativo, da questo punto di vista, il riaffacciarsi dei prodotti metallurgici nello scalo apuano che registrano un incremento del 2,9%. Il primo trimestre è in crescita del 3,6% con 726 mila tonnellate complessive movimentate. In crescita rilevante con il 9,4% il traffico contenitori con 21.857 TEUs a banchina e quello ro-ro con 6.368 unità movimentate (+9,8%). Il presidente Mario Sommariva nel valutare questi segnali, ha sottolineato che: La Spezia, con i risultati fortemente positivi nel traffico gateway e nella movimentazione ferroviaria, si dimostra un porto in piena salute dimostrando, una volta di più, di assolvere un ruolo centrale per vaste aree produttive del paese. Marina di Carrara, che deve considerarsi snodo di una rete di collegamenti infra-mediterranei, oltre che polo del break bulk e del project cargo, dimostra una forte propensione alla ripresa e attende quindi con fiducia che il nuovo Piano Regolatore le consegna la prospettiva di sviluppo che il territorio attende.



Bloccate al porto 2mila batterie per bici elettriche

RAVENNA Materiale non a norma bloccato nel **porto** di **Ravenna**. Nei giorni scorsi, a seguito dell'attività congiunta di analisi delle merci in arrivo presso il terminal container del **Porto** di **Ravenna** i militari della Seconda Compagnia della Guardia di Finanza di **Ravenna**, in collaborazione con i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, hanno sottoposto a controllo doganale un container proveniente dalla Cina per un totale di 1.007 cartoni contenenti 1.850 batterie e 1.790 carica batterie per biciclette elettriche a pedalata assistita (e-bike). L'importatore ha fornito una documentazione incompleta circa la prescritta certificazione comunitaria di sicurezza dei prodotti attestata dal marchio ("CE") e la merce non era neanche accompagnata dalle istruzioni in lingua italiana come previsto dal Codice del Consumo.

L'intera spedizione è stata sottoposta a sequestro amministrativo con sospensione dello svincolo doganale, provvedendo nel contempo ad effettuare la segnalazione al Mise, quale Autorità di vigilanza sul mercato. Nel contempo nei confronti dell'importatore italiano, una società della provincia di Rimini, è stata comminata una sanzione amministrativa in misura ridotta pari a oltre 11.000 euro, se pagata entro 60 giorni.



Il porto di Ravenna home per Royal Caribbean

RAVENNA Un progetto strategico per un rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna nasce dalla proposta di Royal Caribbean Group, uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale. Un colosso sottolinea l'**AdSP** ravennate del settore con esperienza nella realizzazione e gestione di terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell'infrastruttura). Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in otto porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Dispone attualmente di 61 navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Il progetto a gara prevede la realizzazione di una Stazione Marittima, su un'area di circa 10.000 m2 e comprende anche spazi pedonali esterni e di accesso al molo d'attracco delle navi. L'edificio della Stazione Marittima avrà una superficie lorda di 10.000 m2, disposta su due piani. L'investimento sarà realizzato in Project Financing (Partenariato Pubblico Privato) e prevede l'ottenimento della concessione per 35 anni per la gestione del servizio di imbarco/sbarco e il transito dei passeggeri nel porto di Ravenna. Il valore complessivo della concessione per i 35 anni è pari a 221 milioni di euro. A regime il nuovo terminal accoglierà circa 300.000 passeggeri l'anno, la grande parte in home port cioè con Ravenna quale porto di inizio/fine crociera, con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio in relazione a soggiorni pre e post crociera, in collaborazione con il sistema aeroportuale regionale, in particolare con gli Aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini. Uno degli elementi qualificanti del progetto dichiara Daniele Rossi, presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall'investimento sul sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate sia da una perfetta integrazione del Parco delle Dune con il contesto cittadino locale. La progettazione della nuova Stazione Marittima sarà infatti redatta in armonia con il progetto del Parco delle Dune a Porto Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal, e con l'obiettivo di conciliare dal punto di vista della sostenibilità ambientale le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà infatti concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere. Il punto di partenza nel ripensare a questo luogo sarà la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero. Al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un sistema di elettrificazione delle banchine che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Il sistema allo studio avrà la capacità di 16 MVA e sarà realizzato in Project Financing in collaborazione con importanti operatori del settore energetico.



Crociere, Ravenna Coraggiosa: "Due proposte per un terminal sostenibile"

"**Ravenna** Coraggiosa apprezza l'idea di una migliore strutturazione dei servizi crocieristici della nostra città, esprime interesse e apprezzamento per gli obiettivi del progetto 'Home Port' e intende lanciare due proposte che ritiene importanti" afferma **Ravenna** Coraggiosa. "Il turismo legato alle crociere, grazie alla collaborazione con grandi operatori del settore, può aumentare la notorietà internazionale di una importantissima città d'arte vicina al mare quale è **Ravenna**. Può consentire di implementare le visite a monumenti e musei della città, offrire nuove opportunità ai percorsi turistico-commerciali, far scoprire con 'slow tour' dedicati le nostre ricchezze naturalistiche. Una possibilità di crescita economica e occupazionale tanto auspicabile dopo questa difficile fase legata alla pandemia" spiega **Ravenna** Coraggiosa. "L'effetto combinato di alcune scelte del bando a politiche internazionali che impongono combustibili sempre più puliti (fino alle navi ibride con il concorso di motori elettrici) e una forte attenzione al massimo recupero dei rifiuti prodotti a bordo, possono anche permettere una compatibilità ambientale migliore di quella del passato" prosegue la ista civica. "In questo senso è convinto l'apprezzamento per il 'Parco delle Dune' (di circa 120 mila metri quadrati) che finalmente sistemerebbe la parte antistante di **Porto** Corsini senza inutili aggravii di volumetrie, andando ad aumentare le alberature e gli spazi verdi a disposizione di cittadini e turisti. Fondamentale anche l'elettrificazione delle banchine, che ci auguriamo rappresenti un primo esempio da estendere a tutto il **porto**. Si tratta di un impianto estremamente impegnativo, fino ai 20 MWatt di potenza, con costi stimati in circa 30 milioni di euro, ma indispensabile per assicurare l'equilibrio tra esigenze economiche e ambientali per il territorio" afferma **Ravenna** Coraggiosa. "Vorremmo dunque soffermarci su due questioni essenziali perché tale progetto possa avere i massimi livelli di sostenibilità sociale, ambientale e climatica. La prima riguarda la necessità che nelle banchine destinate alla elettrificazione e nei parcheggi che saranno predisposti vengano previste ampie aree in cui posizionare impianti fotovoltaici e proporre anche verifiche sulla possibilità di utilizzo di sistemi di 'mini-eolico', ad esempio ampliando l'esperienza realizzata dal progetto 'Powered' lungo il molo foraneo nord" continua **Ravenna** Coraggiosa. "La seconda riguarda il tema della mobilità. Visti i numeri di cui si sta parlando, è indispensabile studiare un sistema di trasporto dedicato su rotaia, su gomma o per vie d'acqua, efficiente e a emissioni zero, utilizzando ad esempio mezzi elettrici o a idrogeno, per un collegamento efficiente e pulito fra **Porto** Corsini, **Ravenna** e le altre località del litorale. Siamo convinti che tali proposte, se esplicitamente messe in campo, non solo migliorerebbero il progetto e l'attrattività complessiva del Terminal, ma rafforzerebbero notevolmente la candidatura di ai finanziamenti del Recovery Plan" conclude **Ravenna** Coraggiosa.



«No alla Darsena Europa» Ora nasce il comitato

Pisa, residenti e proprietari di seconde case a Calambrone. Inizia la battaglia

CALAMBRONE (Pisa) Un nuovo comitato a caccia di adesioni e un dibattito pubblico da organizzare quanto prima. E' in fase di costituzione il comitato in difesa della costa di Tirrenia e Calambrone. Nel mirino: il maxi-progetto Darsena Europa che amplierà il porto di Livorno. «Dall'analisi dei dati della prima parte di uno studio indipendente sugli effetti della Darsena Europa sulla nostra costa, commissionato dal Comune di Pisa - questa la posizione dei promotori - emergono alcune criticità, in particolare per quanto riguarda l'area di Calambrone. Criticità che riguardano l'erosione, problema che già esiste da anni, ma che può essere enormemente aggravato con la realizzazione della Darsena Europa». La prima parte dello studio voluto da Palazzo Gambacorti e presentato pochi giorni fa conferma che «la realizzazione del progetto determinerà un impatto nel tratto di costa compreso nei primi due chilometri a nord della foce dello Scolmatore. Questa imponente opera, produrrebbe una rotazione della linea di riva dovuta al progressivo accrescimento dell'arenile nell'area immediatamente adiacente alla foce dello Scolmatore, e all'avanzamento della riva fino alle dune, nei primi due chilometri ed oltre a nord della foce stessa. Gli effetti della realizzazione dell'opera porterebbero all'eliminazione quasi totale della spiaggia che va dalla foce dello Scolmatore fino a Tirrenia con ripercussioni negative sulla flora e fauna marina, inoltre andrebbe a scomparire una delle risorse principali di questo territorio, cioè il turismo, l'alberghiero, la ristorazione, l'immobiliare, la balneazione».

E' da queste premesse che è nato il gruppo di persone - una decina per ora - «che in parte risiede ed in parte possiede qui la seconda casa, e vuole promuovere un comitato che intenda sensibilizzare tutti coloro che vogliono salvaguardare gli interessi di ogni genere legati a questo territorio costituendo un insieme molto rappresentativo delle forze locali che faccia una forte opposizione verso realizzazioni dannose e cercando i rimedi necessari». Oltre al Comune di Pisa, il nascente comitato intende coinvolgere un altro importante interlocutore istituzionale («stranamente assente finora dalla vicenda): l'Ente Parco. «Ad essere minacciato, infatti, è il sistema dunale di Calambrone, riconosciuto come una delle più interessanti emergenze ambientali del parco». Chi volesse avvicinarsi al nascente comitato può farlo scrivendo alla mai: comitatodifesaacosta@gmail.com.

Francesca Bianchi.



Porto 2000 di Livorno: desaparecido?

Il portavoce di una delle cooperative di tassisti livornesi che lavoravano molto con le navi da crociera ci ha inviato la seguente nota: Dall'inizio della pandemia del Covid-19 il nostro lavoro ha avuto un drammatico calo, che in molti casi ha messo sul lastrico famiglie già impegnate a sostenere i mutui per la vettura di lavoro oltre alle spese di sopravvivenza. Molti di noi, in particolare, dopo la gara di assegnazione della stazione marittima delle Porto di Livorno 2000, per prepararsi alla prevista crescita del turismo ricco delle navi avevano rinnovato i mezzi con investimenti tutt'altro che leggeri. Adesso, in pieno affanno, ci chiediamo che fine abbia fatto la progettata nuova stazione marittima, che fine abbia fatto quello che voi giornalisti avevate chiamato il grande comparto crociere; e specialmente se la gara, vinta da una società del Gruppo Onorato notoriamente in difficoltà economiche, sia ancora valida o sia saltata. * Più che a noi, dovrete chiederlo come abbiamo cercato

anche noi di farlo all'Autorità di Sistema Portuale, che ormai più di due anni fa ha proclamato i vincitori della gara. Da quello che ci è stato ufficialmente risposto anche di recente, è che sono in corso le pratiche di dettaglio per stabilire come e quando gli obblighi previsti dalla gara dovranno essere realizzati. Si parla, come certo avrete letto, di notevoli investimenti perché non si tratta non solo di costruire una nuova stazione ma di trasformare tutto un importante settore del porto come si vede nel rendering del progetto qui riportato. Ad oggi il traffico crociere nel nostro porto è praticamente nullo e la Porto 2000 è di fatto a motore spento per il settore. Ha comunque già regolarmente pagato i circa 8 milioni di contratto, che sono serviti all'AdSP per entrare pesantemente nell'interporto di Guasticce: il che lascia presumere che voglia andare avanti se passerà come si spera la bufera sul gruppo. Una soluzione che dovrebbe maturare entro il mese prossimo.



opere e territorio

Un bando per la gestione del porto a Marina di Campo

campo nell' elba. Un bando per l' affidamento in concessione degli specchi acquei del porto di Marina di Campo e di una zona a terra di circa 110 metri quadri. È questo il risultato del lavoro dell' amministrazione comunale e dell' **Autorità portuale** regionale. «Finalmente avremo una gestione del porto disciplinata e professionale - ha spiegato il sindaco Davide Montauti - Abbiamo previsto per l' affidamento della concessione un piano di investimenti sostanziale che darà una nuova immagine al nostro porto. Questa procedura dovrà garantire una sostanziale riorganizzazione di quell' area che è strategica per il nostro paese».

Fino ad oggi le banchine e lo specchio d' acqua antistante il porto erano prive di concessione demaniale e quindi non c' era una regolare disciplina delle imbarcazioni e dei natanti che utilizzavano gli ormeggi.

Per l' affidamento della concessione è previsto un piano di investimenti consistente che dovrà garantire ed implementare i servizi già esistenti. Al soggetto concessionario saranno affidati anche gli impianti e le attrezzature di banchina quali colonnine, catenarie, impianti di raccolta rifiuti e quanto necessario alla gestione presente nell' ambito **portuale**. Il concessionario dovrà, a propria cura e proprie spese provvedere, in accordo con il Comune, alla installazione di una catenaria nello specchio acqueo davanti alla banchina Mibelli ed il Molo del Pesce per la sicurezza dei natanti dei residenti e dovrà provvedere ai lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle catenarie e di tutti gli ormeggi che dovranno essere mantenuti a regola d' arte.

Dovrà installare e occuparsi della manutenzione degli impianti antincendio compresi gli estintori, dovrà occuparsi degli arredi portuali e della segnaletica e sarà a suo carico la gestione della raccolta dei rifiuti prodotti dai natanti ed imbarcazioni delle zone portuali.

Il concessionario dovrà garantire il servizio di assistenza all' ormeggio e al disormeggio con tutte le attività conseguenti e si occuperà anche della sorveglianza e della custodia, del servizio di prevenzione e pronto intervento in caso di incendi e dovrà fornire il servizio di primo intervento in caso di sversamento e quindi dovrà esser anche attivo nella tutela ambientale. Potrà eventualmente anche fornire un servizio di traghettamento dalla rada alla banchina su richiesta e dovrà fornire eventuale assistenza nelle aree non in concessione su richiesta dell' **autorità** marittima. La concessione durerà 12 anni e la gestione dei posti barca per le diverse finalità previste deve avvenire con la disciplina tariffaria e modalità operativa prevista dal bando.

Sono state individuate le aree destinate ai residenti che con un' imbarcazione fino a 6 metri pagheranno un importo annuo massimo pari a 350 euro, indicizzato annualmente fino alla scadenza della concessione. Per i natanti superiori a 6 metri la tariffa massima potrà arrivare a 400 euro anche queste indicizzate. Lo schema del bando approvato dalla giunta sarà pubblicato nei prossimi giorni sull' albo pretorio dell' Amministrazione, sul Burt e sul sito dell' **Autorità portuale**.

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Specchi acquei dentro il porto, bando pubblico per le concessioni

Il sindaco Montauti «Finalmente una gestione disciplinata e professionale»

CAMPO NELL' ELBA Un bando pubblico per l' affidamento in concessione degli specchi acquei all' interno del porto di Marina di Campo e di una zona a terra di circa 110 mq.

E' questo il risultato del lavoro congiunto del Comune e dell' **Autorità portuale** regionale per procedere ad una sostanziale riorganizzazione funzionale delle aree portuali campesi. «Finalmente - dice il sindaco Davide Montauti - avremo una gestione del porto disciplinata e professionale. Abbiamo previsto per l' affidamento della concessione un piano di investimenti sostanziale per chi se la aggiudicherà che darà una nuova immagine al nostro porto. In particolare abbiamo prestato una particolare attenzione nell' organizzazione dei posti barca per i residenti e dell' offerta turistica della località».

La concessione durerà 12 anni.
La gestione dei posti barca per le diverse finalità previste dovrà avvenire con la disciplina tariffaria e le modalità operative previste dal bando.
Sono state individuate aree destinate ai residenti che con un' imbarcazione fino a 6 metri pagheranno al massimo 350 euro per imbarcazioni sotto i 6 metri e 400 euro sopra i 6 metri. Per i pescherecci non cambierà niente perché le zone a loro riservate sono fuori dalla concessione. Lo schema del bando è stato approvato ieri dalla giunta. Il testo definitivo sarà pubblicato nei prossimi giorni sull' albo pretorio del Comune, sul Burt e sul sito dell' **Autorità portuale** regionale.

23

ISOLA D'ELBA

Si laurea in storia moderna a 67 anni

Parthenope, lunedì Pasquino Spina discende la tesi "Napoleone e il centro dei Vigliani". Grande attesa



Parthenope Spina

Un'emozione incommensurabile per il professor Parthenope Spina, 67 anni, che si laurea in storia moderna all'università di Napoli. La laurea è stata conferita dal professor Antonio Di Stefano, preside della facoltà di lettere. Spina ha presentato la tesi "Napoleone e il centro dei Vigliani". La tesi è stata accolta con un applauso.

Specchi acquei dentro il porto, bando pubblico per le concessioni

Il sindaco Montauti: «Finalmente una gestione disciplinata e professionale»

Addio a Donatella, figlia d'arte

Parthenope, l'artista che governa la cultura di Campo

«Querrieri, qui servono i lavori»

Da oggi, il porto di Campo è aperto ai turisti

Specchi acquei dentro il porto, bando pubblico per le concessioni

Il sindaco Montauti: «Finalmente una gestione disciplinata e professionale»

Addio a Donatella, figlia d'arte

Parthenope, l'artista che governa la cultura di Campo

«Querrieri, qui servono i lavori»

Da oggi, il porto di Campo è aperto ai turisti



Ecco il Recovery plan-bis «Il treno Roma-Ancona? Più veloce di 15 minuti»

Nella bozza che oggi va in consiglio di ministri c'è il rafforzamento della Orte-Falconara Sparisce l'ultimo miglio del porto di Ancona. Corsie preferenziali per progettazioni e iter

LA BOZZA Da due a una. Le tracce, già labili, di Marche nel Recovery Plan si dimezzano nel passaggio dal governo Conte II al governo Draghi. Nella seconda bozza rivista e corretta del Next Generation Italy il documento programmatico che attiverà investimenti per oltre 220 miliardi nel Paese si perde per strada (è proprio il caso di dirlo) il paragrafo che contemplava «l'ultimo miglio ferroviario e stradale per i porti di Venezia, **Ancona**, Civitavecchia, Napoli, Salerno».

Un tratto di penna Un tratto di penna, quindi, sui 2,1 miliardi che sarebbero finiti nella sezione intitolata **Porto** integrato d'Italia e tanti saluti alla corsia preferenziale che l'assessore al **Porto** di **Ancona**, Simonella auspicava da queste colonne. A mitigare la cancellazione, la certezza - controfirmata anche da Anas - che la nuova strada di uscita dal **porto** di **Ancona** è già in itinere. A diversi stadi sui tre segmenti ma già in itinere: il primo (allargamento della litoranea) è in fase di Valutazione di impatto ambientale con i ritardi del caso. Il secondo (bretella Torrette-Barcaglione) è in fase di progettazione definitiva, il terzo (Barcaglione-allaccio Statale 76, la Variante) è stato aggiudicato qualche giorno fa. Dunque avanti si va ma senza percorso accelerato. Perché, e questa invece è una novità del Recovery Plan bis, per le opere del Next Generation si varerà un percorso accelerato: «una modifica normativa del ministero, per anticipare la localizzazione dell'opera al momento del progetto di fattibilità anziché attendere la progettazione definitiva. La localizzazione, in variante agli strumenti urbanistici, comporterà l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio». Quindi «tutte le analisi effettuate dalle varie amministrazioni saranno raccolte nella fase del piano di fattibilità, consentendo di includerle, con risparmio in termini di tempo e risorse, nelle fasi successive del processo di progettazione» e i tempi delle progettazioni si riducono da 11 a 6 mesi. Buone notizie, si fa per dire, invece per la Orte-Falconara e la linea Adriatica ferroviaria che vengono confermate anche se va dato un peso alle parole. Qualcosa si è spostato, infatti, tra i due documenti: per la Orte-Falconara nel primo Pnrr si parlava di velocizzazione, nel secondo c'è solo un rafforzamento. E il passaggio di spiegazione rasenta il comico: «al completamento dell'intero progetto ci sarà una riduzione dei tempi di percorrenza di 15 minuti sulla tratta Roma-**Ancona** e di 10 minuti sulla tratta Roma-Perugia». Quindici minuti da recuperare su una tratta di 3 ore e 50 che spesso finiscono a oltre quattro per i ritardi. Insomma, siamo a cavallo. E purtroppo non è solo un modo di dire.

Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Il Ciriachino a Giampieri» Oro a sorpresa

Il sindaco Mancinelli: «Espressione della stima di tutta la città» Il presidente Ap uscente: «Periodo di forti emozioni, che onore»

LE BENEMERENZE **ANCONA** Il Ciriachino d'oro a Rodolfo Giampieri. «Un onore ricevere il premio dalla mia città» afferma il presidente uscente dell'Autorità di sistema portuale. Una settimana sulle montagne russe per Giampieri, passato dall'amarezza per la mancata conferma alla guida dell'Ap al massimo riconoscimento del capoluogo. «Questa scelta - dichiara il sindaco Valeria Mancinelli - è l'espressione sincera della stima e della gratitudine più personale e di tutta la città».

La motivazione La decisione della Giunta è arrivata con questa motivazione: «Anconetano, del Piano, proveniente da una storica famiglia di commercianti, già Presidente della Camera di Commercio, Rodolfo Giampieri ha guidato il **porto** di **Ancona** negli ultimi otto anni. Ne ha sviluppato la dimensione internazionale dei traffici, la centralità nelle politiche europee dei trasporti e delle infrastrutture, ne ha fatto il perno di tutto il sistema portuale Marche-Abruzzo, e ha favorito lo sviluppo della cantieristica, oggi uno dei cluster più importanti del Paese. Ha soprattutto messo al centro della sua azione due

elementi fondamentali: il lavoro, cresciuto e tutelato in questi anni in tutto il sistema **porto**, e la relazione **porto**-città, mostrando una capacità unica di ascoltare e dialogare con le istituzioni cittadine e con la comunità tutta. La manifestazione più esplicita di questo approccio è stato l'abbattimento delle reti e l'apertura del **porto** antico e della lanterna rossa. Le immagini dell'inaugurazione lo raccontano: migliaia di persone che si riversano al **porto** antico, accolte dalla comunità portuale e in particolare dagli ormeggiatori e gli operai Fincantieri. Insieme, a ricucire un rapporto su cui **Ancona** è nata e si è sviluppata, quello tra mare e terra. Rivelandosi quella, nel tempo, una ricucitura fisica ma anche dell'anima».

«Una bella sorpresa, questa volta decisamente positiva, in un periodo di forti emozioni. E' un grande onore ricevere il Ciriachino d'oro, il massimo riconoscimento della mia città, che mi ha dato tanto e dove ho avuto il privilegio di guidare uno dei suoi più importanti motori economici e sociali, il **porto**» ha commentato Giampieri, «orgoglioso» delle sue origini. «Voglio condividere il riconoscimento con le tante persone che mi hanno accompagnato in questo cammino - ha aggiunto - Fra gli obiettivi principali, c'è stato il promuovere le condizioni perché le imprese potessero creare nuova occupazione e recuperare un rapporto **porto**-città che si era un po' assopito nel tempo ma che fa parte dell'identità di noi anconetani. Un ringraziamento speciale alla mia famiglia che mi ha accompagnato e sostenuto sempre» Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Giampieri, il ciriachino d'oro prima dell'addio

Il Comune premia il lavoro dell'ormai ex presidente dell'Authority: «Tutta la nostra gratitudine». E lui ricambia: «E' un onore»

La sindaca di **Ancona**, rompendo ogni schema, annuncia il Ciriachino d' Oro all'ormai ex presidente dell'Autorità portuale, Rodolfo Giampieri, e fa venire il primo mal di pancia alla Regione.

Una mossa annunciata ieri sulla sua pagina Facebook: «È l'espressione sincera della stima e della gratitudine mia personale e di tutta la città a Giampieri _ ha scritto la Mancinelli anticipando una delle onorificenze, cosa che di solito non accade in anteprima _ . Questa è la motivazione che accompagna la scelta fatta. 'Anconetano, del Piano, proveniente da una storica famiglia di commercianti, già presidente della Camera di Commercio, Rodolfo Giampieri ha guidato il **porto** di **Ancona** negli ultimi otto anni. Ne ha sviluppato la dimensione internazionale dei traffici, la centralità nelle politiche europee dei trasporti e delle infrastrutture, ne ha fatto il perno di tutto il sistema portuale Marche-Abruzzo, e ha favorito lo sviluppo della cantieristica. Ha soprattutto messo al centro della sua azione due elementi fondamentali: il lavoro, cresciuto e tutelato in questi anni in tutto il sistema **porto**, e la relazione **porto**-città, mostrando una capacità unica di ascoltare e dialogare con tutti. La manifestazione più esplicita di questo approccio è stato l'abbattimento delle reti e l'apertura del **porto** antico e della lanterna rossa. Insieme, a ricucire un rapporto su cui **Ancona** è nata e si è sviluppata, quello tra mare e terra. Rivelandosi quella, nel tempo, una ricucitura fisica ma anche dell'anima». La rivelazione del primo cittadino di **Ancona** non ha lasciato indifferente Giampieri: «Una bella sorpresa, questa volta decisamente positiva, in un periodo di forti emozioni. È un grande onore ricevere il Ciriachino d'oro, il massimo riconoscimento della mia città, che mi ha dato tanto e dove ho avuto il privilegio di guidare uno dei suoi più importanti motori economici e sociali, il **porto**». In effetti la sua mancata riconferma alla guida dell'Ap ha suscitato discussioni e lui non l'ha certo presa bene: «Sono figlio di un Arcarolo, nato nel quartiere del Piano San Lazzaro, origini di cui sono molto orgoglioso _ ha commentato Giampieri _ e che dimostrano che questa è una città che dà a tutti la possibilità di crescere e di impegnarsi per il bene comune. È un riconoscimento che voglio condividere con le tante persone che mi hanno accompagnato in questo cammino cominciando dalle istituzioni, le imprese, i lavoratori, le forze dell'ordine e tutta la fantastica squadra dell'Autorità di sistema portuale».



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ciriachino d' Oro a Giampieri: «Un onore riceverlo»

ANCONA - Il commento del presidente uscente dell' **Autorità Portuale** sul massimo riconoscimento civico che gli verrà attribuito dalla giunta: «Sono figlio di un Arcarolo, sono nato nel quartiere del Piano San Lazzaro, origini di cui sono molto orgoglioso e che dimostrano che questa è una città che dà a tutti la possibilità di crescere e di impegnarsi per il bene comune» 23 Aprile 2021 - Ore 16:30 Mancinelli e Giampieri «Una bella sorpresa, questa volta decisamente positiva, in un periodo di forti emozioni. E' un grande onore ricevere il Ciriachino d' oro, il massimo riconoscimento della mia città, che mi ha dato tanto e dove ho avuto il privilegio di guidare uno dei suoi più importanti motori economici e sociali, il porto, prima nelle vesti di presidente dell' **Autorità portuale** e poi in quelle dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale**». E' il commento a caldo del presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri, alla notizia dell' assegnazione del Ciriachino d' oro 2021 da parte del sindaco Valeria Mancinelli e della Giunta comunale. «Sono figlio di un Arcarolo, sono nato nel quartiere del Piano San Lazzaro, origini di cui sono molto orgoglioso - dice Giampieri - e che dimostrano che questa è una città che dà a tutti la possibilità di crescere e di impegnarsi per il bene comune». E' un riconoscimento, afferma Giampieri, «che voglio condividere con le tante persone che mi hanno accompagnato in questo cammino cominciando dalle istituzioni, le imprese, i lavoratori, le forze dell' ordine e tutta la fantastica squadra dell' **Autorità di sistema portuale**. Fra gli obiettivi principali, c' è stato il promuovere le condizioni perché le imprese potessero creare nuova occupazione e recuperare un rapporto porto-città che si era un po' assopito nel tempo ma che fa parte dell' identità di noi anconetani. Un ringraziamento speciale alla mia famiglia che mi ha accompagnato e sostenuto sempre». «Ha ricucito il legame tra porto e città»: a Rodolfo Giampieri il Ciriachino d' Oro © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Ha ricucito il legame tra porto e città»: a Rodolfo Giampieri il Ciriachino d' Oro

MASSIMA onoranza civica per il presidente uscente dell' **Autorità Portuale**. Il sindaco Mancinelli: «Questa scelta è l' espressione sincera della stima e della gratitudine mia personale e di tutta Ancona» 23 Aprile 2021 - Ore 15:13 **Rodolfo Giampieri** La giunta comunale ha deciso di assegnare quest' anno la civica benemerita con medaglia d' oro a **Rodolfo Giampieri**, presidente uscente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del **Mare Adriatico centrale**. La motivazione è la seguente: «Anconetano, del Piano, proveniente da una storica famiglia di commercianti, già presidente della Camera di Commercio, **Rodolfo Giampieri** ha guidato il porto di Ancona negli ultimi otto anni. Ne ha sviluppato la dimensione internazionale dei traffici, la centralità nelle politiche europee dei trasporti e delle infrastrutture, ne ha fatto il perno di tutto il **sistema portuale** Marche-Abruzzo, e ha favorito lo sviluppo della cantieristica, oggi uno dei cluster più importanti del Paese. Ha soprattutto messo al centro della sua azione due elementi fondamentali: il lavoro, cresciuto e tutelato in questi anni in tutto il **sistema** porto, e la relazione porto-città, mostrando una capacità unica di ascoltare e dialogare con le istituzioni cittadine e con la comunità tutta. La manifestazione più esplicita di questo approccio è stato l' abbattimento delle reti e l' apertura del porto antico e della lanterna rossa. Le immagini dell' inaugurazione lo raccontano: migliaia di persone che si riversano al porto antico, accolte dalla comunità **portuale** e in particolare dagli ormeggiatori e gli operai Fincantieri. Insieme, a ricucire un rapporto su cui Ancona è nata e si è sviluppata, quello tra **mare** e terra. Rivelandosi quella, nel tempo, una ricucitura fisica ma anche dell' anima». «Questa scelta- dichiara il sindaco Valeria Mancinelli- è l' espressione sincera della stima e della gratitudine mia personale e di tutta la città». Nei prossimi giorni verrà comunicato l' elenco di tutte le benemerite assegnate quest' anno. **Giampieri** ai saluti: «Lascio un porto in trasformazione Africano ci metta cuore e passione» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Matteo Africano continua la corsa alla presidenza dell'AdSP di Ancona e rinuncia a Civitavecchia

Matteo Africano continua la corsa alla presidenza dell'Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Rinunciando, pertanto, all'incarico di componente del Comitato di Gestione dell'**AdSP** dei porti laziali. Una concomitanza di nomine per l'ing. Africano in quanto il suo nominativo veniva indicato, il 20 aprile, dal ministro della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, al presidente della Regione Marche, per la presidenza all'Authority. E quasi in contemporanea la sindaca della Città Metropolitana, Virginia Raggi, lo designava per il Comitato di Gestione dell'**AdSP** dei porti laziali. Ruolo per il quale il presidente di Molo Vespucci, Pino Musolino, siglava il decreto di designazione il 21 aprile. Pertanto il presidente Musolino, fa sapere in una nota: «è pervenuta all'**AdSP** la rinuncia all'incarico da parte dello stesso ing. Africano, motivo per cui l'ente ha già provveduto a richiedere alla Città Metropolitana una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione auspicabilmente già per la prossima seduta dell'organo».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Traffici verso Ortona, l' accordo c' era già

A fine 2019 Regione Abruzzo e autorità portuale dell' Adriatico Centrale avevano messo nero su bianco per allargare il corridoio

di Alfredo Quarta Salvaguardare il ruolo centrale del **porto** di **Ancona** nel medio Adriatico, soprattutto all' interno del corridoio trasversale dei trasporti che collegherà Barcellona con i Balcani passando da Civitavecchia e appunto dal capoluogo delle Marche. E' stato il leit motiv degli ultimi giorni soprattutto dopo l' indicazione da parte del ministro Giovannini di Matteo Africano come presidente dell' Authority al posto di Rodolfo Giampieri. E su questo passaggio c' è stata una levata di scusi sia dalla politica, in particolare il Pd, sia dai sindacati che hanno subito rilevato come «qualsiasi penalizzazione dello scalo ci vedrà attivamente contrari. Ciò è tanto più vero quando si sente parlare di nuove dorsali Tirreno-Adriatico che, senza reale motivazione di merito, lederebbero la pianificazione europea (Reti Ten-T) e finirebbero per penalizzare il **porto** di **Ancona**. Su questo misureremo l' operato della Autorità portuale e della Regione. Gravi sarebbero le responsabilità, verso un territorio già in difficoltà, se l' asse delle scelte perdesse di vista il merito a vantaggio di altri criteri meno oggettivi. Chiediamo l' avvio del confronto sindacale con la nuova dirigenza». Parole che chiamano in causa l' Abruzzo che potrebbe avvantaggiarsi da questo situazione.

Ma a sud non ci stanno. E a ragion veduta. E sì, perchè loro la partita l' hanno giocata a tempo debito ed è passata sotto traccia nelle Marche. Il regalo se lo sono fatto a fine 2019 con un protocollo d' intesa tra Regione Abruzzo e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale quando al governo nelle Marche c' era il centrosinistra col governatore Luca Ceriscioli.

E cosa prevede questo protocollo? Il goverantore dell' Abruzzo Marco Marsilio e il presidente uscente dell' Authority di **Ancona** Rodolfo Giampieri hanno messo nero su bianco lo sviluppo della trasversalità dei collegamenti merci tra la sponda tirrenica e adriatica della penisola con la creazione di un hub portuale in Abruzzo nel quale transiti almeno un millesimo del traffico merci europeo e cioè 2 milioni 750mila tonnellate.

«L' obiettivo - spiegava il governatore Marsilio dopo la firma con Giampieri - è quello di ottenere, per il tramite del governo nazionale, il riconoscimento in Europa dell' estensione dei Corridoi della mobilità europea anche lungo la costa adriatica e lungo l' asse trasversale tirreno-adriatico. Questo significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona e questo passaggio è fondamentale per rafforzare l' ambizione dell' Abruzzo di entrare, a pieno titolo, nel sistema delle infrastrutture della mobilità europea». In soldoni questi significa che, fermo restando che **Ancona** è l' unico **porto** dell' Adriatico centrale rientrante nelle reti core (quelle centrali da completare entro il 2030) e comprehensive (quella globale il cui completamento è previsto entro il 2050) e parte del corridoio Scanmed, si consente, in relazione alle connessioni ferroviarie stradali e ai nodi logistici del territorio, di includere nella rete comprehensive infrastrutture come le autostrade A14, A24 e A25, la linea ferroviaria Falconara-Orte e la Pescara-Roma, gli interporti di Jesi e Val Pescara e gli aeroporti di Falconara e Pescara. Insomma un protocollo che ha consentito all' Abruzzo, ad esempio, di ottenere in sede di Recovery Found anche l' alta velocità ferroviaria tra Pescara e Roma.



Allora le domande sorgono spontanee: come mai nessuno aveva comunicato alle Marche di questa intesa? La Regione governata dal centrosinistra ne era a conoscenza? Il Pd, che oggi presenta interrogazioni proprio a difesa della centralità di **Ancona** sapeva che, di fatto, l' allargamento a Ortona e Pescara era già avvenuto quando il partito era al governo? Stesso discorso per i sindacati che oggi adombrano



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

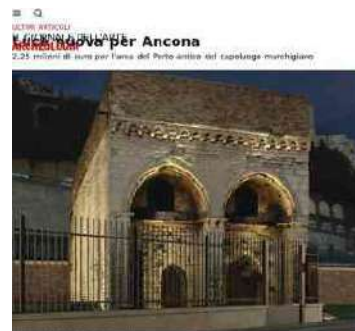
Ancona e porti dell'Adriatico centrale

giochi politici che potrebbero ridimensionare **Ancona**, ma ai quali è sfuggito quanto accaduto appena due anni fa. E ora? La partita si fa dura e rischia di schiacciare il **porto** di **Ancona**. C'è poco da recriminare con i vicini abruzzesi che sventolano il protocollo d'intesa. Semmai le Marche, forse una volta per tutte, devono interrogarsi se valgono di più gli interessi di quartiere o quelli complessivi e strategici grazie ai quali è possibile muoversi con largo anticipo senza incappare in errori e accettando contentini.

Luce nuova per Ancona

2,25 milioni di euro per l'area del Porto antico del capoluogo marchigiano

Il porto antico di Ancona è oggetto di interventi recentemente approvati dal Comune per un importo di 2.249.300 euro destinati alla fruizione di un percorso archeologico e culturale che dal monumentale Palazzo degli Anziani si conetterà con l' annesso sacello medievale, il Palazzo del Capitano (del XIV secolo) e il porto traiano: un itinerario che si integra al progetto già appaltato relativo alla nuova illuminazione waterfront che dall' ambito urbano di Porta Pia, a ridosso della Mole Vanvitelliana, raggiungerà piazza Dante Alighieri (sotto Palazzo degli Anziani, di fronte al **mare**) per poi innervarsi per il Colle Guasco (dove si trova la Cattedrale di San Ciriaco). Con questo progetto si intende conferire nuova centralità al porto antico di Ancona, dove svetta il grandioso Arco di Traiano (114 d.C.) e che da pochi anni è percorribile attraverso un suggestivo itinerario pedonale connesso alla città. L' intervento, grazie ai fondi Por Fesr Marche 2014-2020, prevede un apposito partenariato tra Comune di Ancona, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** e Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche. Le azioni di progetto previste sono numerose: dalla messa in sicurezza, pulizia e copertura del sacello medievale alla sistemazione della scalinata di Palazzo degli Anziani, al restauro della facciata (per questo sono previsti altri 700mila euro), alla pavimentazione della piazza sottostante e riqualificazione del monumento come centro di accoglienza turistica; un altro intervento riguarderà poi la valorizzazione della Casa del Capitano con una zona verde.



Il Palazzo del Capitano ad Ancona

MAXIA TRAVERTI | 23 aprile 2021 | Ancona

ARCHEOLOGIA VEDERE ED ANCONA VEDERE NELLE MARCHE DATE ARTISTE

Il porto antico di Ancona è oggetto di interventi recentemente approvati dal Comune per un importo di 2.249.300 euro destinati alla fruizione di un percorso archeologico e culturale che dal monumentale Palazzo degli Anziani si conetterà con l' annesso sacello medievale, il Palazzo del Capitano (del XIV secolo) e il porto traiano: un itinerario che si integra al progetto già appaltato relativo alla nuova illuminazione waterfront che dall' ambito urbano di Porta Pia, a ridosso della Mole Vanvitelliana, raggiungerà piazza Dante Alighieri (sotto Palazzo degli Anziani, di fronte al mare) per poi innervarsi per il Colle Guasco (dove si trova la Cattedrale di San Ciriaco).

Con questo progetto si intende conferire nuova centralità al porto antico di Ancona, dove svetta il grandioso Arco di Traiano (114 d.C.) e che da pochi anni è percorribile attraverso un suggestivo itinerario pedonale connesso alla città. L'intervento, grazie ai fondi Por Fesr Marche 2014-2020, prevede un apposito partenariato tra Comune di Ancona, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche.

Le azioni di progetto previste sono numerose: dalla messa in sicurezza, pulizia e copertura del sacello medievale alla sistemazione della scalinata di Palazzo degli Anziani, al restauro della facciata (per questo sono previsti altri 700mila euro), alla pavimentazione della piazza sottostante e riqualificazione

Il porto di Ancona digitale per tracciare traffico traghetti

ANCONA Al porto di Ancona l'innovazione tecnologica diventa realtà. Presentato in un webinar con le autorità locali si è attivato il progetto di ADM e dell'AdSP per la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Ancona. Un avanzato e innovativo processo di controllo digitale e di tracciamento del trasporto dei mezzi in sbarco e in imbarco sui traghetti e in prospettiva sui container all'interno dello scalo dorico. Un'iniziativa all'avanguardia, che viene realizzata in un porto leader per il traffico traghetti internazionale e che consente di ampliare virtualmente gli spazi portuali grazie ad un sistema software di intelligenza artificiale in grado di monitorare e controllare autonomamente i flussi di mezzi in imbarco e sbarco. Il progetto TinS-Trasferimento in sicurezza, cofinanziato dall'Unione Europea con il progetto Smart-C e condiviso da ADM, Autorità di Sistema Portuale e Guardia di Finanza, è iniziato in via sperimentale a giugno 2018. Ha permesso di spostare tutti i mezzi pesanti che sostavano nel Porto Antico di Ancona, per espletare le pratiche doganali in un'area doganale esterna al porto, il terminal intermodale Scalo Marotti, spazio strategico acquistato dall'Autorità di Sistema Portuale da RFI che lo intendeva dismettere. La sperimentazione ha già permesso di ridurre la percorrenza dei mezzi pesanti all'interno del porto con un risparmio annuo stimato in circa 60 mila chilometri complessivi, con la conseguente diminuzione delle emissioni a ridosso della città. Grazie al sistema di intelligenza artificiale acquisito dall'Autorità di Sistema Portuale e messo a disposizione di ADM, Guardia di Finanza e operatori dello scalo, i mezzi in imbarco e sbarco vengono seguiti in tempo reale in ogni loro spostamento durante l'intero percorso che li conduce allo scalo Marotti alle aree di imbarco e viceversa. Ogni anomalia viene segnalata automaticamente senza la necessità di un controllo diretto e continuo da parte del personale. Con il progetto, la cui realizzazione è stata inserita nel più ampio accordo sulla digitalizzazione del Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale firmato ad ottobre 2020 tra il presidente Rodolfo Giampieri e il direttore generale di ADM Marcello Minenna, sono state installate le infrastrutture per i controlli doganali e definite le procedure autorizzative per le merci in transito nel porto di Ancona oltre a promuovere l'interoperabilità fra i sistemi informativi già utilizzati. Grazie a questo progetto, nato dalla collaborazione con ADM e Guardia di Finanza, abbiamo creato le premesse per ottenere una maggiore efficienza e sicurezza nelle procedure di controllo dei mezzi in transito legati al traffico dei traghetti ha affermato il segretario dell'Autorità di Sistema Portuale, avvocato Matteo Paroli -, un'iniziativa condivisa che, grazie alla dematerializzazione dei flussi informativi, ci consente di lavorare in piena interoperabilità, con effetti positivi anche per gli operatori logistici. Sono più di due anni che lavoriamo su digitalizzazione e introduzione dell'innovazione tecnologica per migliorare i servizi all'utenza e la competitività dello scalo, concetti oggi molto di moda ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri -. Non a caso siamo il primo porto italiano ad introdurre queste soluzioni tecnologiche per la gestione del traffico traghetti internazionale. Un risultato reso possibile dalla preziosa collaborazione fra istituzioni, concretizzata dal partenariato con ADM e Comando provinciale della Guardia di Finanza, un progetto che razionalizza e migliora la gestione del traffico mezzi di un porto internazionale come è quello di Ancona. Un altro tassello che compone il più ampio lavoro di trasformazione dello scalo che punta nettamente su innovazione e sostenibilità come fattori di competitività per nuovo lavoro per le imprese e nuova occupazione qualificata. Il progetto inoltre ha l'importante valore aggiunto di contribuire sensibilmente a ridurre le emissioni del traffico portuale, un altro elemento che consente di apprezzare il valore di queste scelte. Il direttore centrale



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Organizzazione e Digital trasformation di ADM, Laura Castellani, ha affermato come questo sia un servizio all'interno del porto che consente di migliorare i traffici portuali e contrastare l'illegalità, mentre il direttore Interregionale ADM Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari, ha sottolineato la rilevanza e la preziosa collaborazione tra le istituzioni del Porto dorico per il raggiungimento di sempre più importanti e ambiziosi traguardi al servizio dell'economia locale. Roberto D'Arminio, direttore dell'Ufficio ADM di Ancona, ha evidenziato come l'applicazione della digitalizzazione consentirà di destinare ad un'operatività di maggiore efficienza delle risorse umane. Il generale di brigata Claudio Bolognese, comandante provinciale di Ancona della Guardia di Finanza, ha rimarcato la collaborazione H24 con il personale di ADM sottolineando come il valore di un porto moderno si riconosca anche dal fatto che investe sulla digitalizzazione. Il capitano di vascello Andrea Vitali, comandante in seconda del porto di Ancona, ha affermato che la maggiore efficienza dei controlli a terra, grazie alla digitalizzazione, e le procedure di controllo della Guardia costiera durante la navigazione sono fattori che velocizzano le procedure dello scalo dorico. Il progetto va nella direzione della maggiore efficacia, nei controlli, e di efficienza, della filiera del trasporto, realizzata grazie alla tecnologia e alla grande collaborazione tra le amministrazioni coinvolte ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -. È dunque uno strumento di competitività del porto ma è anche la sintesi di un percorso che va dal recupero del Porto antico all'esigenza di spostare la sosta dei mezzi pesanti dal molo Rizzo allo scalo Marotti, alla possibilità di ridurre il transito di tir dentro al porto. Un modo di tenere insieme le esigenze dell'economia con quelle della sostenibilità che esprime una comunità.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, pioggia di fondi dal Recovery

Nella bozza di Piano appena messa a punto dal Governo sono previsti finanziamenti per oltre cento milioni di euro Le opere: apertura a sud dello scalo turistico e passeggeri ultimo miglio ferroviario, prolungamento banchina crociera NELL' ELENCO ANCHE L' ULTIMO TRATTO DELLA TRASVERSALE PER ORTE. DA RAFFORZARE I COLLEGAMENTI TRA TIRRENO E ADRIATICO Nella bozza di Piano appena messa a punto dal Governo Le opere: apertura a sud dello scalo turistico e passeggeri

SVILUPPO Oltre cento milioni per il porto di Civitavecchia. C'è attesa per la firma del Recovery fund da parte del premier Mario Draghi e l'arrivo già lunedì mattina della lista dei progetti finanziati all'attenzione dei deputati di Camera e Senato. Nelle ultime ore si era parlato di una ripartizione sbilanciata per quanto riguarda le infrastrutture nel Centro Italia con una destinazione di appena 1,58 miliardi per le cosiddette Connessioni diagonali, che andrebbero a coprire non tutta la tratta ferroviaria Roma-Ancona, ma solo la parte Orte-Falconara.

Una scelta che penalizzerebbe (ma fino a che non verranno presentati i progetti da finanziarie con la firma del premier Draghi il condizionale è d'obbligo) la tanto richiesta connessione tra Tirreno e Adriatico e che allontanerebbe sempre di più la possibilità di un successivo finanziamento per il ripristino dalla linea Civitavecchia-Orte sia per i passeggeri che per le merci.

I PROGETTI Ma il porto di Civitavecchia otterrebbe comunque fondi corposi sia per le infrastrutture dirette che per quelle indirette. Di certo nella lista figura il completamento della superstrada Civitavecchia-Orte (opera peraltro già finanziata con oltre 450 milioni di fondi Cipe) e che allo scalo arriveranno risorse (oltre 100 milioni, sembra) per completare l'ultimo miglio ferroviario, prolungare l'antemurale per l'accosto di navi da crociera e procedere con l'attesa apertura a sud dello scalo necessaria per dividere la parte turistico-passeggeri da quella commerciale. Non sarebbero invece previsti, al momento, finanziamenti per la realizzazione della darsena grandi masse.

IL RACCORDO TRA I DUE MARI Intanto, mentre il Governo fa la conta delle risorse da destinare al Piano nazionale di ripresa e resilienza, si moltiplicano gli appelli dai Due Mari per collegare Lazio e Abruzzo alle reti transeuropee Ten-T e precisamente al corridoio intermodale secondo le indicazioni del Parlamento Europeo che puntano a interconnettere la penisola iberica, con quelle italiana e balcanica. Un unico corridoio destinato al transito delle merci che da Barcellona arrivano via mare a Civitavecchia, proseguono su gomma o ferro fino a Ortona per poi essere indirizzate, ancora via mare, verso Ploce. A chiedere in una lettera ai vertici della Regione, ai parlamentari e all'Adsp di Ancona una presa di posizione netta e pubblica verso il Governo per il riconoscimento della trasversale est-ovest da Civitavecchia a Pescara/Ortona e l'inserimento del corridoio nelle reti Ten T, sono state nei giorni scorsi una serie di associazioni datoriali e sindacali dell'Abruzzo (tra cui Confcommercio, Unindustria, Cgil, Cisl e Uil regionali), da mesi in prima linea per un'unione di intenti con Civitavecchia.

L'argomento ieri è stato anche al centro di una riunione promossa dal sindaco di Sulmona Annamaria Casini, alla quale erano invitati i sindaci abruzzesi, umbri e laziali e i due esperti Antonio Nervegna ed Euclide Di Pretoro che da tempo si battono per il riconoscimento strategico del corridoio tra i due mari. Una causa sposata negli anni scorsi sia dal Pincio che dall'**Autorità di sistema portuale**. Lo stesso presidente di Molo Vespucci, Pino Musolino, fin dal suo insediamento quattro mesi fa ha sempre sostenuto la necessità di un collegamento diretto tra Tirreno e Adriatico. Un'interconnessione che dovrà essere anche resa possibile dal completamento delle infrastrutture sia viarie che





Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

o Roma con Ancona e Pescara.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' Adsp guarda alla Finlandia per traffici e nuove tecnologie

L' INCONTRO VIRTUALE Il porto di Civitavecchia punta al Nord Europa e ad avviare una proficua collaborazione con gli operatori finlandesi. Ha riscosso ampia partecipazione l' evento virtuale Smart, efficient and green ports - Finland' s experiences, organizzato dall' Ambasciata di Finlandia a Roma in collaborazione con l' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e al quale hanno partecipato tra gli altri Emanuele Grimaldi, direttore del gruppo Grimaldi e il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi.

Sostenibilità, digitalizzazione e innovazione come driver di un nuovo modello di sviluppo portuale, sono state le tematiche affrontate durante il webinar di giovedì.

«Questo evento ha commentato soddisfatto il presidente di Molo Vespucci, Pino Musolino (nella foto) è un punto di partenza per una collaborazione tra la realtà portuale italiana, in primis con il porto di Roma, e quella finlandese, all' avanguardia nello sviluppo di tecnologie digitali efficienti e sicure, intelligenti e sostenibili.

Si è aperto un ottimo confronto che, grazie all' intervento di qualificati rappresentanti e conoscitori del mondo dello shipping, ha fatto sì che si evidenziassero i possibili interventi sul nostro sistema portuale. Non possiamo più rimandare, è ormai necessario colmare il nostro gap, anche in termini di infrastrutture immateriali, e lo possiamo fare collaborando con chi, come i porti di Helsinki e Oulu, è molto più avanti di noi».

Un esempio, in tal senso, è stato fornito proprio dal porto di Oulu che ha presentato una virtualizzazione completa in 3D di ciò che succede in tempo reale nel suo scalo e questo grazie all' impiego dell' intelligenza artificiale che consente di gestire al meglio tutte le operazioni portuali, con enormi vantaggi in termini non solo di costi, ma soprattutto di tutela ambientale, efficienza e sicurezza. «Con particolari algoritmi ha spiegato Musolino - si riesce infatti a prevenire, e quindi a evitare l' insorgere di problemi legati alla logistica portuale. Ed è di queste tecnologie che abbiamo bisogno per essere più competitivi e più performanti sotto il profilo della gestione delle nostre attività portuali. Un ottimo momento di confronto, grazie al quale ho avuto modo di conoscere importanti realtà imprenditoriali finlandesi che hanno manifestato interesse nei confronti dei porti del network laziale. E noi siamo pronti e disponibili a intraprendere un importante percorso di collaborazione sinergica».

Cri.Ga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Astorre e Lamparelli (Pd): «Andiamo avanti per lo sviluppo e la rinascita dei porti»

«L'obiettivo raggiunto deve rappresentare il primo punto per la ripartenza del settore e per il lavoro dell'Autorità di sistema portuale. Ora andiamo avanti, per lo sviluppo e la rinascita dei porti». Il senatore Bruno Astorre, segretario Pd Lazio, e Rocco Lamparelli, responsabile del settore mobilità del Pd Lazio esprimono soddisfazione all'indomani dell'approvazione all'unanimità da parte del comitato di gestione del bilancio di previsione 2021 dell'ente. «Un grande risultato ottenuto dalla nuova amministrazione che ha presentato un piano di risanamento efficace - hanno sottolineato i due dem - piano che ha certamente portato alla chiusura del bilancio in positivo. Nel Piano di risanamento viene dimostrato come, attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulli il disavanzo finanziario dell'esercizio 2021, stimato intorno a 4,5 milioni di euro, con misure mirate e puntuali per arrivare al pareggio. Tale risultato sul bilancio - hanno concluso Astorre e Lamparelli - si è ottenuto grazie al lavoro interno, senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un impatto disastroso per la ripartenza degli scali e senza aver contratto nuovo debito». L'Adsp, inoltre, come ribadito dal presidente Musolino, ha anche stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020 perché considerate somme ad oggi scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto e comunque frutto di effetti di provvedimenti ministeriali di futura adozione.



Ok al bilancio di previsione, Astorre e Lamparelli: "Avanti per lo sviluppo e la rinascita dei porti"

CIVITAVECCHIA - 'Il Comitato di gestione ha approvato all'unanimità il bilancio di previsione del 2021 dell' **Autorità** del **sistema portuale**. Un grande risultato ottenuto dalla nuova amministrazione che ha presentato un piano di risanamento efficace, piano che ha, certamente, portato alla chiusura del bilancio in positivo'. Lo dicono, in una nota congiunta, il senatore Bruno Astorre, segretario Pd Lazio, e Rocco Lamparelli, responsabile del settore mobilità del Pd Lazio. 'Nel Piano di risanamento viene dimostrato come, attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulli il disavanzo finanziario dell'esercizio 2021, stimato intorno a 4,5 milioni di euro, con misure mirate e puntuali per arrivare al pareggio. Tale risultato sul bilancio - proseguono - si è ottenuto grazie al lavoro interno, senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un impatto disastroso per la ripartenza degli scali e senza aver contratto nuovo debito. L'obiettivo raggiunto - concludono concludono Astorre e Lamparelli - deve rappresentare il primo punto per la ripartenza del settore e per il lavoro dell' **Autorità**. Ora andiamo avanti, per lo sviluppo e la rinascita dei porti'.



Musolino, Civitavecchia "si chiude l'instabilità amministrativa, si apre una stagione di progettualità e crescita"

Approvata all'unanimità l'adozione del bilancio di previsione 2021. Il presidente Musolino: "Oggi chiudiamo una lunga fase di instabilità amministrativa dell'ente che aveva caratterizzato i mesi precedenti. Si apre una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali"

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al presidente dell'Adsp e al segretario generale Paolo Riso, erano presenti il direttore marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il comandante della Capitaneria di Porto di Roma-Fiumicino C.V. Antonio D'Amore, il comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta C.F. Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. In apertura il presidente ha dato comunicazione, in seguito alla designazione del giorno 20 aprile da parte del Sindaco di Città Metropolitana di Roma Capitale Virginia Raggi, della nomina dell'Ing. Matteo Africano come componente del Comitato di Gestione, avvenuta con Decreto del presidente dell'AdSP il 21 aprile. In data odierna è pervenuta all'AdSP la rinuncia all'incarico da parte dello stesso Ing. Africano, motivo per cui l'ente ha già provveduto a richiedere alla Città Metropolitana una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione auspicabilmente già per la prossima seduta dell'organo. Il Comitato di Gestione ha approvato all'unanimità l'adozione del bilancio di previsione 2021, con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti, che ha ritenuto che le azioni e le previsioni contenute nel piano di risanamento presentato dall'Amministrazione come presupposto fondamentale del bilancio stesso fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole da parte del collegio. Dopo la bocciatura dello scorso dicembre del bilancio di previsione presentato dalla precedente Amministrazione, l'odierno voto unanime del Comitato di Gestione corona 4 mesi di lavoro corale dell'ente, sotto il nuovo vertice strategico, per risolvere un problema che avrebbe potuto pregiudicare il futuro stesso dell'AdSP e la sua capacità di porre in essere le azioni necessarie alla ripartenza dei porti del Network. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Musolino per l'accoglimento del piano di risanamento e delle azioni concrete rappresentate nel bilancio di previsione. In sostanza, con il Decreto del Presidente AdSP MTCS n. 49 è stata individuata una procedura di Regolazione dello Stato di Crisi dell'Autorità. È stato contestualmente indicato il Piano di Risanamento quale strumento per rintracciare le risorse finanziarie necessarie all'ottenimento del pareggio di bilancio per il Rendiconto Generale 2020 e il Bilancio di Previsione 2021. È stato stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020 perché considerate somme ad oggi scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto e comunque frutto di effetti di provvedimenti ministeriali di futura adozione. Nel Piano di Risanamento viene dimostrato come attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell'esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l'attuazione del Piano di Ristrutturazione del Debito e del Credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito ANAS spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); Piano di Ristrutturazione del Personale (sospensione dell'erogazione premio produttività 2020); Piano di Revisione del Budget delle Società di Interesse Economico Generale (revisione del Budget SIEG, definizione dei livelli minimi di servizio); contrazione delle spese correnti. "La soddisfazione - dichiara il Presidente Pino Musolino - per il raggiungimento di un risultato estremamente



significativo e per nulla scontato è doppia perché rappresenta il raggiungimento di un obiettivo di rilievo ottenuto in soli 4 mesi, ma



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

soprattutto come frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un effetto recessivo sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti gestiti dall'ente, senza ricorso al sistema bancario e quindi senza aver contratto nuovo debito, infine senza aver intaccato il consistente fondo rischi, mantenendo quindi inalterata la capacità dell'ente di far fronte al rischio di eventuali soccombenze nei contenziosi aperti". "L'adozione del bilancio di previsione come parte del piano di risanamento - prosegue Musolino - dimostra la bontà delle misure adottate, che sono frutto dell'impegno di tutta la struttura, che ha saputo immaginare e concretizzare un percorso innovativo e inedito, stante la carenza di puntuale normazione, per regolamentare e risolvere lo stato di crisi di una **AdSP**". "Con il voto di oggi - conclude Musolino - simbolicamente puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa dell'**AdSP** che aveva caratterizzato i mesi precedenti e anche formalmente segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali". Nella prossima seduta, che sarà convocata per il 29 aprile, il Comitato di Gestione discuterà il rendiconto generale del 2020. Oggi, infine, è stato approvato il rilascio di ulteriori 2 concessioni demaniali per gli ultimi 2 stalli del mercato ittico di Porto Salvo a Gaeta.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale approva bilancio

Abele Carruezzo

Civitavecchia Port of Roma. Il Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Tirreno Centro-Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione 2021, dopo la bocciatura di dicembre. E con il parere positivo del Collegio dei revisori dei conti giunge a buon fine l'iter amministrativo, in applicazione del decreto n.49 del Presidente del **Sistema** Portuale, Pino Musolino, sulla procedura di regolazione dello stato di crisi dell'**Autorità**. Si da atto al piano di risanamento strumento amministrativo per reperire le risorse finanziarie necessarie all'ottenimento del pareggio di bilancio per il rendiconto generale 2020 e il bilancio di previsione 2021. Si è stabilito di non fare ricorso alle previsioni di apporti di finanza nuova di cui al Decreto Rilancio 2020, perché considerate somme scarsamente prevedibili e comunque frutto di provvedimenti ministeriali che verranno adottati in futuro. L'approvazione del bilancio di previsione dichiara il presidente Musolino è frutto di un lavoro interno senza ricorso a sostegni statali o regionali, senza nuove tasse che avrebbero sicuramente avuto un effetto sulla capacità di sviluppo dei traffici e sulla competitività dei porti, quindi senza aver contratto nuovo debito, senza aver intaccato il consistente fondo rischi. E' stato approvato anche il rilascio di due concessioni demaniali per gli ultimi due stalli del mercato ittico di Porto Salvo a Gaeta. In apertura di seduta, il presidente Musolino, ha preso atto della rinuncia dell'ing. Matteo Africano, a componente del Comitato di Gestione, motivo per cui l'ente ha già provveduto a richiedere alla Città Metropolitana di Roma una nuova designazione, in modo da poter completare il Comitato di gestione già per la prossima seduta dell'organo; seduta del Comitato di Gestione che sarà convocata per il 29 aprile, per discutere il rendiconto generale del 2020. L'ing. Matteo Africano è stato indicato dal Ministro Giovannini alla guida dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, presso il porto di Ancona. Con il voto di oggi conclude Musolino simbolicamente puntiamo a chiudere questa lunga fase di instabilità amministrativa dell'AdSP che aveva caratterizzato i mesi precedenti e anche formalmente segniamo il punto per voltare pagina e aprire una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali. Abele Carruezzo



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Automazione e tecnologia, Civitavecchia studia Helsinki e Oulu

Al convegno organizzato dall'ambasciata di Finlandia con l'Autorità portuale della Capitale si è parlato di tecnologie e sostenibilità con imprese, armatori e istituzioni

«Non possiamo più rimandare, è ormai necessario colmare il nostro gap, anche in termini di infrastrutture immateriali, e lo possiamo fare collaborando con chi, come i porti di Helsinki e Oulu, è molto più avanti di noi. Siamo pronti e disponibili a intraprendere un importante percorso di collaborazione sinergica». Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale che fa capo a Civitavecchia, Pino Musolino, a proposito di una possibile collaborazione tra il sistema portuale della Capitale e la Finlandia. «Un esempio, in tal senso, ci è stato fornito proprio dal porto di Oulu che ha presentato una virtualizzazione completa in 3D di ciò che succede in tempo reale nel suo scalo», ha detto Musolino all'evento virtuale "Smart, efficient and green ports - Finland's experiences", organizzato dall'Ambasciata di Finlandia a Roma in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Al centro, lo sviluppo delle tecnologie digitali, soprattutto, continua Musolino, l'intelligenza artificiale, «che consente di gestire al meglio tutte le operazioni portuali, con enormi vantaggi in termini non solo di costi ma soprattutto di tutela ambientale, efficienza e sicurezza. Con particolari algoritmi si riesce infatti a prevenire e, quindi, a evitare l'insorgere di problemi legati alla logistica portuale. Ed è di queste tecnologie che abbiamo bisogno per essere più competitivi e più performanti sotto il profilo della gestione delle nostre attività portuali». Al convegno sono intervenuti: Ulla Lainio, Commercial Counselor, Head of Marine & Ports Industry, Business Finland; Giuseppina Di Foggia, CEO Nokia Italy; Patrick Baan, Director, System Integration & Performance, Wartsila Italy; Mira Juola, Capo della Port Digitalisation, Porto di Oulu; Andreas Slotte, Responsabile dello Sviluppo Sostenibile, Porto di Helsinki; Emanuele Grimaldi, Managing Director, Grimaldi Group; Daniele Rossi, Presidente di **Asoporti**; Annaleena Makila, Managing Director, Finnish Ports Association; Zeno D'Agostino, Presidente AdSP del Mare Adriatico Orientale; Ville Haapasaari, Managing Director, Porto di Helsinki; Marko Mykkanen, Managing Director, Porto di Oulu.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Da rifare la gara per la continuità marittima sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari

Non sono pervenute o sono state tutte respinte le offerte o domande di partecipazione. Con queste parole Invitalia ha annunciato che si è conclusa con un nulla di fatto e sarà da rifare la gara bandita per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il servizio di continuità marittima sulla tratta Civitavecchia Arbatax Cagliari scaduta lo scorso 20 aprile. La procedura era stata avviata lo scorso febbraio con la pubblicazione del relativo bando che prevedeva un importo di 83 milioni per una concessione della durata di 5 anni. Contestualmente era stato avviato anche l'iter per il collegamento sulla tratta Termoli Tremiti (per la durata di 3 anni, a fronte di circa 20 milioni di euro). Tra i requisiti rilevanti indicati nel bando c'era la presenza della clausola sociale e un paragrafo che all'epoca pareva stabilire implicitamente che Moby e Tirrenia Cin potesse ro essere fra i partecipanti. Le due procedure avevano però attirato sin da subito le critiche di diversi operatori, in particolare quelle del gruppo Grimaldi, che aveva impugnato la gara (insieme a quella della Genova Porto Torres) contestando diversi punti e richiedendone l'annullamento in via cautelare innanzi il Tar del Lazio. Richiesta respinta dai giudici amministrativi, la cui decisione di merito è attesa invece per l'inizio di giugno.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Semaforo verde per il bilancio di previsione 2021 dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Seduta importante, l'ultima andata in scena, per il comitato di gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Durante la riunione è stato infatti approvato all'unanimità il bilancio di previsione 2021 con il parere positivo del collegio dei revisori dei conti, che ha ritenuto che le azioni e le previsioni contenute nel piano di risanamento presentato dall'amministrazione come presupposto fondamentale del bilancio stesso fossero tali da consentire il rilascio di un parere favorevole da parte del collegio si legge in una nota dell'ente. Oggi chiudiamo una lunga fase di instabilità amministrativa dell'ente che aveva caratterizzato i mesi precedenti ha dichiarato il presidente dell'authority, Pino Musolino, senza citare esplicitamente il suo predecessore Francesco Maria Di Majo (dato per papabile al vertice di **Assoporti**). Si apre una nuova stagione di progettualità e crescita dei nostri scali ha poi aggiunto. Nel dettaglio, continua la nota, a questo risultato si arriverà tramite un Piano di Risanamento in cui attraverso l'utilizzo di strumenti ordinari, si annulla il prospettato disavanzo finanziario dell'esercizio 2021 che era stimato in 4,5 milioni di euro, con l'attuazione del Piano di Ristrutturazione del Debito e del Credito (ristrutturazione del credito: compensazione del debito Anas spa; ristrutturazione del debito: sospensione del rimborso delle quote capitale dei mutui Cassa Depositi e Prestiti); Piano di Ristrutturazione del Personale (sospensione dell'erogazione premio produttività 2020); Piano di Revisione del Budget delle Società di Interesse Economico Generale (revisione del Budget SIEG, definizione dei livelli minimi di servizio); contrazione delle spese correnti. Nel piano, aggiunge l'authority, si è scelto inoltre di non fare ricorso agli apporti del Decreto Rilancio perché queste somme ad oggi sono scarsamente prevedibili per entità e temporalità nel riparto. Durante l'incontro Musolino ha anche comunicato la rinuncia all'incarico di Matteo Africano, che era stato indicato dalla Giunta Raggi come rappresentante della Città Metropolitana di Roma presso lo stesso Comitato di Gestione e che come noto nel frattempo è nominato dal Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini quale presidente in pectore della **AdSP** del Mar Adriatico (con il benessere dei governatori di Marche e Abruzzo). L'authority, ha spiegato Musolino, ha già richiesto alla Città Metropolitana di procedere con una nuova nomina in modo da completare la squadra del Comitato di Gestione per la prossima seduta, già convocata per il 29 aprile con all'ordine del giorno il rendiconto generale del 2020.



Il sottosegretario Costa a bordo di MSC Grandiosa

CIVITAVECCHIA Il sottosegretario alla Salute onorevole Andrea Costa è stato ospite sull'ammiraglia di MSC Crociere insieme a Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, al capitano di Vascello Guglielmo Cassone, comandante in seconda del Compartimento marittimo di Civitavecchia, e al country manager di MSC Crociere Leonardo Massa. Al termine della visita, durante la quale il sottosegretario ha avuto la possibilità sia di sperimentare il rigoroso Protocollo di sicurezza e salute di MSC Crociere, sia di dialogare con il comandante della nave, il management della Compagnia, e con le autorità presenti, sull'attuale situazione e sull'importanza del settore crocieristico e dell'economia marittima per l'Italia, l'onorevole Andrea Costa ha dichiarato: Questa mattina ho avuto modo di sperimentare il Protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere. Rappresenta certamente un modello per tutto il settore turistico e non solo, in grado di coniugare tutela della salute e viaggi in sicurezza, ampliando e potenziando le già dettagliate prescrizioni delle autorità italiane, ma soprattutto riuscendo a creare un ambiente sicuro in cui viaggiare. Ha dato e darà la possibilità a milioni di passeggeri e alle loro famiglie di potersi spostare in tranquillità e in protezione. Una garanzia di sicurezza anche nei confronti di tutta la comunità. Un tassello fondamentale nel percorso verso il processo di sostenibilità ambientale e responsabilità sociale che sta interessando tutte le principali realtà della blue economy. Il mondo crocieristico, che nel nostro Paese genera un fatturato di 14 miliardi di euro e 120 mila posti di lavoro, costituisce un asset molto importante per l'economia italiana. Basti pensare che l'intera filiera comprende, tra gli altri, anche le realtà cantieristiche, l'approvvigionamento alimentare, l'hospitality. A causa del Covid risulta essere tra i più colpiti con perdite dell'oltre 90%. Investire nel settore, dunque, sarà centrale nelle politiche di governo. Per assicurare una ripresa e fornire il miglior sostegno per una rivoluzione green che coinvolga imbarcazioni e porti, i fondi europei del Recovery saranno decisivi e rappresentano un'occasione irrinunciabile. Leonardo Massa, country manager MSC Crociere ha detto: Ringraziamo vivamente il sottosegretario al Ministero della Salute, Andrea Costa, per la visita compiuta a bordo di MSC Grandiosa e per l'attenzione mostrata nei confronti del comparto crocieristico, che insieme alla Blue Economy e al turismo in generale rappresenta un asset fondamentale per la ripresa dell'economia italiana. L'Italia è stata, con MSC Crociere, il primo paese al mondo a comprenderlo e a far quindi ripartire il settore crocieristico grazie ad un Protocollo sanitario ancora oggi unico a livello internazionale, frutto della collaborazione tra la nostra Compagnia e le autorità italiane, che grazie alla sua efficacia e versatilità ci ha permesso di ospitare in sicurezza, negli ultimi mesi, quasi 60.000 turisti a bordo delle nostre navi.



Grimaldi segretario generale

Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi la composizione della governance dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, guidata da Andrea Annunziata. Il Comitato di Gestione, riunitosi ieri, con all' ordine del giorno, tra gli altri, la nomina del Capo della Segreteria Tecnico Operativa, ha approvato all' unanimità la proposta del Presidente.

Andrea Annunziata ha presentato ai componenti dell' Organo deliberativo dell' AdSP il candidato insieme alle esperienze maturate negli anni nella Pa: nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, è un esperto di trasportistica e mobilità.



Porto, cambia il segretario via Messineo, c'è Grimaldi

LA NOMINA Antonino Pane È l'architetto Giuseppe Grimaldi, 54 anni, il nuovo segretario generale dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Tirreno Centrale. È stato nominato all'unanimità dal Comitato di gestione su proposta del presidente Andrea Annunziata. Originario di San Giorgio a Cremano, Grimaldi ha ricoperto importanti ruoli in seno alla pubblica amministrazione.

L'ESPERIENZA Ultimo impegno, quello certamente più significativo, è la direzione dell'ACaMIR, l'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Un grande impegno quello di Grimaldi in un Ente dotato di personalità giuridica pubblica, nonché di autonomia gestionale, amministrativa, contabile e tecnica. pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania.

Particolarmente rilevante il lavoro fatto per la realizzazione del progetto Intelligent Transport System della Campania (ITSC), finalizzato alla realizzazione di un **sistema** integrato di infrastrutture tecnologiche, applicato a tutti i comparti della mobilità. Le esperienze fatte da Grimaldi saranno sicuramente preziose per il lavoro che lo aspetta in Adsp. Non a caso proprio nella relazione fatta al Comitato di gestione, Annunziata ha sottolineato il fatto che Grimaldi ha sulle spalle circa trentaquattro anni di servizio presso la pubblica amministrazione. Tra gli altri incarichi ricoperti quello di Segretario Generale dell'ex **Autorità** di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele con competenze in Ambiente, Difesa del suolo e Lavori pubblici; di Commissario delegato per l'Emergenza idrogeologica che ha colpito le Province di Benevento e Avellino con competenze di Protezione Civile e lavori pubblici e di Commissario delegato per l'Emergenza sismica che ha interessato i comuni di Casamicciola Terme, Forio e Lacco Ameno dell'Isola di Ischia. Giuseppe Grimaldi sostituisce Francesco Messineo che ancora ricopriva di segretario generale grazie ad una proroga accordata dalla precedente governance dell'Adsp e comunque finalizzata fino all'insegnamento del nuovo vertice dell' **Autorità**. Messineo prima di arrivare alla segreteria generale dell'Adsp del mare Tirreno centrale era stato prima Commissario straordinario dell' **Autorità Portuale** di Marina di Carrara e poi Presidente dello stesso Ente. Inoltre ha ricoperto l'incarico di dirigente dell'Area presidenza dell' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro e della Calabria; e Segretario Generale dell' **Autorità Portuale** di Salerno quando era presieduta da Fulvio Bonavitavola. La fuoriuscita di Messineo è stata archiviata dal nuovo comitato di gestione dell'Adsp del mare Tirreno centrale come «normale avvicendamento». In realtà il segretario uscente è stato protagonista di un rapporto conflittuale con buona parte dei dirigenti dell'Adsp. In un documento di Cgil, Cisl e Uil gli fu contestato anche il contenuto di una intervista a Il Mattino in cui lamentava tra l'altro la mancanza di entusiasmo nei compiti da svolgere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Anteprima 24

Napoli

Adsp, Annunziata cambia segretario generale: Grimaldi al posto di Messineo

Tempo di lettura: 2 minuti Salerno - Giuseppe Grimaldi, architetto, esperto nel settore dei trasporti, della mobilità e delle infrastrutture è il nuovo segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. Proposto dal presidente **Andrea Annunziata** e accettato all' unanimità dal Comitato di gestione, prende il posto dell' ingegnere Francesco Messineo . Il passaggio del testimone avverrà materialmente nelle prossime ore, al massimo all' inizio di maggio. Il salernitano Francesco Messineo lascia, quindi, l' incarico. In attesa di eventuali sviluppi nel settore pubblico, tornerà molto probabilmente all' attività professionale privata. Cosa già successa in passato negli intervalli tra gli incarichi nelle Authority di Salerno, Augusta, Massa Carrara e del **Mar Tirreno Centrale**. La comunicazione dell' Adsp: 'Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi la composizione della governance dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, guidata da **Andrea Annunziata**. Il Comitato di Gestione, riunitosi questa mattina, con all' ordine del giorno, tra gli altri, la nomina del Capo della Segreteria Tecnico Operativa, ha approvato all' unanimità la proposta del Presidente. **Andrea Annunziata** ha presentato ai componenti dell' Organo Deliberativo dell' AdSP il candidato insieme alle esperienze maturate negli anni nella Pubblica Amministrazione: nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella PA. Esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l' incarico di Segretario Generale dell' ex **Autorità** di Bacino Regionale Campania Sud, di Commissario Delegato per l' Emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di Commissario per l' Emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019, Direttore Generale dell' Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Giuseppe Grimaldi ha, inoltre, sviluppato nei diversi incarichi ricoperti competenze nel campo dell' amministrazione contabile (Affari generali, Personale e Finanziaria). Il Presidente ha, una volta approvata la nomina del Segretario Generale, ringraziato l' ing. Francesco Messineo per l' impegno e la professionalità dimostrata in questi anni, precisando che si tratta di normale avvicendamento. Il Comitato di Gestione ha approvato il bilancio consuntivo 2020'.



Tempo di lettura: 2 minuti
Salerno - Giuseppe Grimaldi, architetto, esperto nel settore dei trasporti, della mobilità e delle infrastrutture è il nuovo segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.
Proposta del presidente Andrea Annunziata è accettata all'unanimità dal Comitato di gestione, prende il posto dell'ingegnere Francesco Messineo.
Il passaggio del testimone avverrà materialmente nelle prossime ore, al massimo all'inizio di maggio. Il salernitano Francesco Messineo lascia, quindi, l'incarico. In attesa di eventuali sviluppi nel settore pubblico, tornerà molto probabilmente all'attività professionale privata. Cosa già successa in passato negli intervalli tra gli incarichi nelle Authority di Salerno, Augusta, Massa Carrara e del Mar Tirreno Centrale.
La comunicazione dell'Adsp: "Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi la

Workshop Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes: Mattioli (Confitarma), serve cambio di passo

(FERPRESS) Roma, 23 APR Il 22 aprile, il Presidente di Confitarma Mario Mattioli nel suo intervento al workshop telematico Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030 organizzato dall'Associazione Sud e Mediterraneo, ha innanzitutto, evidenziato che il trasporto marittimo è vitale per l'economia (come ha di recente dimostrato la crisi nel Canale di Suez). Purtroppo, il suo ruolo è spesso incredibilmente invisibile agli occhi delle istituzioni e dell'opinione pubblica con evidenti ripercussioni per gli operatori del settore marittimoportuale che, nonostante tutto, anche durante i mesi più duri della pandemia Covid 19, non si sono mai fermati, garantendo gli approvvigionamenti necessari per la vita quotidiana di tutti i cittadini. Per quanto riguarda la portualità, Mario Mattioli ha sottolineato che il gran numero di porti nel nostro Paese, le loro dimensioni e le difficoltà per il loro adeguamento all'evoluzione dei traffici, non facilitano l'efficienza della catena logistica con conseguenti elevati costi che creano un gap enorme rispetto agli altri Paesi, anche a discapito della capacità attrattiva dei nostri scali rispetto sia ai porti del Nord Europa, più grandi e più efficienti, sia a quelli della sponda sud del Mediterraneo che si sono dotati di Free Tax Zone molto concorrenziali. Il porto di Napoli, in particolare, nonostante la sua invidiabile posizione al centro del Mediterraneo e i numerosi attracchi per le navi passeggeri e per le portacontainer, ancora non ha collegamenti con l'entroterra adeguati e ciò inevitabilmente incide sulle sue potenzialità di sviluppo che invece potrebbero portare grandi benefici non solo alla Regione Campania ma a tutto il Paese. Per quanto riguarda le ZES, che anche nel DEF sono destinatarie di fondi, specie per il porto di Napoli potrebbero rappresentare un ottimo strumento di sviluppo del territorio e di attrazione di investimenti esteri. La nostra preoccupazione, purtroppo, è che ancora una volta i tempi di attuazione siano troppo lunghi. Basti pensare che dopo quattro anni dalla legge istitutiva delle ZES, siamo ancora in attesa di provvedimenti attuativi. In conclusione ha affermato Mattioli oggi il Governo, che gode di un amplissimo sostegno parlamentare, non ha più alibi per fare le riforme necessarie al Paese e in particolare quelle che interessano il comparto marittimo portuale. Perdere quest'occasione vorrebbe dire, in un mondo che va sempre più veloce, che rischiamo di perdere importanti opportunità di sviluppo.



AdSP Tirreno centrale: nominato all'unanimità il Segretario Generale. E' Giuseppe Grimaldi, architetto, con esperienze nei trasporti

(FERPRESS) Napoli, 23 APR Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi la composizione della governance dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno** Centrale, guidata da Andrea Annunziata. Il Comitato di Gestione, riunitosi questa mattina, con all'ordine del giorno, tra gli altri, la nomina del Capo della Segreteria Tecnico Operativa, ha approvato all'unanimità la proposta del Presidente. Andrea Annunziata ha presentato ai componenti dell'Organo Deliberativo dell'AdSP il candidato insieme alle esperienze maturate negli anni nella Pubblica Amministrazione: nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella PA. Esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l'incarico di Segretario Generale dell'ex **Autorità** di Bacino Regionale Campania Sud, di Commissario Delegato per l'Emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di Commissario per l'Emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019, Direttore Generale dell'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Giuseppe Grimaldi ha, inoltre, sviluppato nei diversi incarichi ricoperti competenze nel campo dell'amministrazione contabile (Affari generali, Personale e Finanziaria). Il Presidente ha, una volta approvata la nomina del Segretario Generale, ringraziato l'ing. Francesco Messineo per l'impegno e la professionalità dimostrata in questi anni, precisando che si tratta di normale avvicendamento. Il Comitato di Gestione ha approvato il bilancio consuntivo 2020



Economia del mare, Porto e Zes, successo per il convegno.

Grande successo al convegno di ieri 22 aprile su "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030" promosso ed organizzato dall' Associazione Sud e Mediterraneo di Raimondo Pasquino. L' evento che ha coinvolto i più importanti esperti del settore, in rappresentanza di imprese, associazioni datoriali, sindacati e pubblica amministrazione, ha riscosso un grande successo, con centinaia di

Grande successo al convegno di ieri 22 aprile su "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030" promosso ed organizzato dall' Associazione Sud e Mediterraneo di Raimondo Pasquino. L' evento che ha coinvolto i più importanti esperti del settore, in rappresentanza di imprese, associazioni datoriali, sindacati e pubblica amministrazione, ha riscosso un grande successo, con centinaia di spettatori attenti alle valutazioni formulate dagli esperti durante gli interventi. Il Presidente di Confindustria Mario Mattioli ha evidenziato come il Porto di Napoli ancora non ha collegamenti con l' entroterra adeguati incidendo sulle sue potenzialità di sviluppo che invece potrebbero portare grandi benefici non solo alla Regione Campania ma a tutto il Paese. Maria Paradiso, geografa, ha rimarcato la strategicità del porto di Napoli nel Mediterraneo e che occorre lavorare su efficienza, digitalizzazione, de-carbonizzazione e competitività. Dai componenti del Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Mario Calabrese, Antonio Garofalo e Luigi Iavarone è emersa la necessità di dedicare attenzione alle ZES, strumenti che possono consentire un ulteriore sviluppo dell' export del 40%. Determinante secondo il Comitato riprendere un dialogo tra Porto e Città magari con l' istituzione di un Port Center. Per Maria Cerreta, urbanista, bisogna lavorare su un' innovazione non solo tecnologica ma anche di processo, portando avanti nuovi modelli economici come l' economia circolare. Arianna Buonfanti, dell' SRM, lancia l' idea di un Porto 6.0 caratterizzato da innovazione e sinergia con la ricerca e le zone speciali; Pierpaolo Castiglione, presidente Culp, vuole una maggiore attenzione per i lavoratori portuali che sono un patrimonio da salvaguardare considerando che la supply chain è il cuore dell' economia del mare. I rappresentanti dei CGIL, CISL e UIL, Vita Convertino, Alfonso Langella ed Antonio Aiello, hanno ricordato che oggi il lavoro vive una crisi senza precedenti e vi è necessità di un cambiamento sistemico puntando alla formazione dei lavoratori, alla digitalizzazione delle infrastrutture ed a nuovi collegamenti tra Porto e Rete Ferroviaria Nazionale. Le conclusioni sono state del Presidente AdSP Andrea Annunziata per il quale occorre 'decidere che futuro dare al nostro porto. Il nostro Comitato di Gestione è di altissimo livello; la Camera dei Deputati ha affrontato il tema dello sviluppo del **sistema portuale** attraverso la semplificazione. Abbiamo le migliori potenzialità del Mediterraneo e siamo centrali rispetto al corridoio 5 delle reti europee: è necessario poi utilizzare al meglio gli spazi portuali, ricordando che se il porto è in città anche la città va rispettata'.



Zes, confronto di Manageritalia con i presidenti dei porti. Beccari: Lavorare su potenzialità Sud

Le Zes, zone economiche speciali, rappresentano un'opportunità importante per il rilancio dell'economia nel Mezzogiorno ma, a quasi quattro anni dall'entrata in vigore della loro legge attuativa, stentano a decollare, soprattutto al Sud. Snodo fondamentale e traino di tutto l'impianto normativo è il sistema della logistica, in cui i porti appaiono sempre più centrali. Di qui l'iniziativa di Manageritalia, la Federazione nazionale dei dirigenti, quadri ed executive professional del commercio, trasporti, turismo, servizi, terziario avanzato, che ha promosso un confronto online sul proprio canale YouTube e sulla pagina Facebook, al fine di affrontare in sede tecnica l'argomento, spinoso, della mancata attuazione delle Zes in Italia e raccogliere spunti per poi discuterne con gli interlocutori politici in una nuova tavola rotonda virtuale da tenere a breve. Al webinar hanno preso parte i responsabili di Manageritalia Campania (Ciro Turiello), Manageritalia Puglia-Calabria-Basilicata (Giuseppe Monti) e della Sicilia (Carmine Pallante), i quali hanno interloquito con i presidenti delle Autorità portuali del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, insieme all'ingegnere Luigi Bosco, già assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Sicilia, e Ivano Russo, direttore generale di Confetra. Le conclusioni sono state affidate al vicepresidente nazionale di Manageritalia Roberto Beccari. L'evento è stato moderato dal direttore de IlDenaro.it Alfonso Ruffo. La sollecitazione al Governo: subito i commissari Primo giro di domande con i presidenti dei porti. Andrea Annunziata, a capo dell'autorità portuale che ha dentro Napoli, ha subito posto l'accento sulla necessità di avere dei commissari, magari a tempo pieno, senza doppi incarichi, in modo da potersi dedicare seriamente alle tante questioni che riguardano le Zes, rilevando che in altri paesi, tipo la Polonia, alcuni aspetti, come le sottozone, sono stati tenuti meglio in considerazione e hanno reso quei territori più attrattivi e competitivi agli occhi degli investitori. Annunziata ha anche ricordato che con l'allora assessore Lepore della prima giunta De Luca ci attivammo subito per un discorso sulle Zone Economiche Speciali, infatti la Campania è stata tra le prime regioni a dotarsi degli strumenti normativi adatti a recepire la normativa nazionale, ma poi la semplificazione non c'è stata e ad oggi perdiamo più tempo a sollecitare il livello centrale che a programmare. Zes ostaggio della burocrazia. Patroni Griffi: Autorizzazione unica Servono interventi seri sul piano della semplificazione. Lo sportello unico non è necessario, anzi è dannoso perché crea un imbuto, con una bocca molto larga, in cui si butta di tutto, e un'uscita molto stretta, che rappresenta la selva burocratica dei tanti enti coinvolti negli adempimenti. Ha esordito così il presidente Ugo Patroni Griffi dell'AdSPMAM del Mare Adriatico Meridionale. Ciò che serve è un'autorizzazione unica, con tempi certi e silenzio assenso, ha proseguito. Soltanto uno strumento di questo tipo potrà convincere gli investitori a scommettere sull'Italia e guardare con fiducia al nostro Paese, sapendo di poter rispettare il proprio piano economico in un'ottica di Industria 4.0, senza ostacoli che in grado di compromettere il loro progetto imprenditoriale, ha evidenziato ancora. Una legge sfuggita di mano. Ivano Russo: Vetì incrociati hanno impedito le deroghe Ho lavorato in prima persona al decreto di questa legge insieme al ministro De Vincentiis e devo dire che sono molto scettico, perché l'idea era quella di fare una norma di carattere ordinamentale, che semplificasse con deroghe importanti. Ma piano piano che ultimavamo i passaggi tecnici con i vari enti e ministeri ci siamo resi conto che ci stava morendo tra le mani, ha spiegato Ivano Russo, direttore generale di Confetra e



consulente dell'allora ministro della Coesione territoriale. Venute meno le deroghe sul piano dei controlli, del codice degli appalti, in ambito doganale, la legge è rimasta ancorata al credito di imposta e nessuna azienda è disposta



a spostarsi dall'estero e venire in Italia per risparmiare 15mila euro di tasse l'anno. Si tratta di grandi gruppi industriali che hanno bisogno di ben altri incentivi per delocalizzare la propria produzione e trasferirsi nel nostro Paese. Russo ha citato il caso di Bacardi, che avrebbe lasciato Barcellona per un nuovo insediamento in Piemonte collegato al Porto di Genova. Sono operazioni che vanno gestite a livello centrale. Quando con il governo Gentiloni abbiamo avviato le interlocuzioni con le entità territoriali, sia piemontesi che liguri, ci siamo resi conto che i veti incrociati e la selva burocratica avrebbero impedito l'affare. Infatti, non se ne fece più niente, conclude. Per Luigi Bosco, invece, vanno semplificate le procedure urbanistiche, imprimendo un'accelerazione e inserendo la certezza dei tempi nella concessione dei titoli edilizi. Bosco, già amministratore in Regione Sicilia, ha parlato delle realizzazioni delle opere pubbliche sull'isola, facendo riferimento ad un'impalcatura complessa che rende problematica la realizzazione di ogni infrastruttura. Per l'ex assessore regionale occorre inoltre agire con l'esclusione automatica dell'offerte anomale, attraverso un algoritmo che annulli la discrezionalità. Beccari: Sensibilizzeremo i nostri manager, il Sud ha potenzialità inesprese Ho notato dal confronto, davvero utile e costruttivo, una sorta di diffidenza reciproca tra pubblico e privato, lavoreremo su questo e sensibilizzeremo i nostri manager affinché gli ostacoli siano approfonditi nella giusta maniera e rimossi, ha esordito nel suo intervento a conclusione del webinar il vicepresidente di Manageritalia Roberto Beccari. Lavoreremo sul confronto e sulla capacità di ascolto ha proseguito il vicepresidente Beccari -, ci sono degli importanti cambiamenti in atto e serve una determinazione molto forte da parte nostra per essere motore di questi processi. Va aggiustato e migliorato il rapporto pubblico-privato e proveremo a coinvolgere le nostre entità territoriali per sensibilizzarle su un tema come quello delle Zes, che necessita di una gestione efficiente, perché è una leva fondamentale per la crescita del Paese, ha concluso.

Giuseppe Grimaldi nominato Segretario generale del Comitato di gestione dell' Adsp

Giuseppe Grimaldi nominato Segretario generale del Comitato di gestione dell' **Adsp**. Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi la composizione della governance dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, guidata da Andrea Annunziata. Il Comitato di Gestione, riunitosi questa mattina, con all' ordine del giorno, tra gli altri, la nomina del Capo della Segreteria Tecnico Operativa, ha approvato all' unanimità la proposta del Presidente. Andrea Annunziata ha presentato ai componenti dell' Organo Deliberativo dell' **AdSP** il candidato insieme alle esperienze maturate negli anni nella Pubblica Amministrazione: Grimaldi è nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella Pa. Esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l' incarico di Segretario Generale dell' ex **Autorità** di Bacino Regionale Campania Sud, di Commissario Delegato per l' Emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di Commissario per l' Emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019, Direttore Generale dell' Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Giuseppe Grimaldi ha, inoltre, sviluppato nei diversi incarichi ricoperti competenze nel campo dell' amministrazione contabile (Affari generali, Personale e Finanziaria). Il Presidente ha, una volta approvata la nomina del Segretario Generale, ringraziato Francesco Messineo per l' impegno e la professionalità dimostrata in questi anni, precisando che si tratta di normale avvicendamento. Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato il bilancio consuntivo 2020.



Informare

Napoli

Giuseppe Grimaldi è il nuovo segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Subentra a Francesco Messineo Oggi il Comitato di gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, su proposta del presidente **Andrea Annunziata**, ha nominato all' unanimità Giuseppe Grimaldi nella carica di segretario generale dell' ente. Nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella pubblica amministrazione, Grimaldi è esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri incarichi, ha svolto quelli di segretario generale dell' ex **Autorità** di Bacino Regionale Campania Sud, di commissario delegato per l' Emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino e di commissario per l' Emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019 direttore generale dell' Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti, Grimaldi ha inoltre sviluppato nei diversi incarichi ricoperti competenze nel campo dell' amministrazione contabile (Affari generali, Personale e Finanziaria). In occasione della riunione odierna Annunziata ha ringraziato il segretario generale uscente Francesco Messineo per l' impegno e la professionalità dimostrata in questi anni, precisando che si tratta di normale avvicendamento. Il Comitato di gestione ha approvato anche il bilancio consuntivo 2020.



Informazioni Marittime

Napoli

Obiettivo 2030, Mattioli: "Serve maggior sostegno dalle istituzioni per trasporto marittimo e portualità"

Il presidente di Confitarma è intervenuto al workshop telematico su economia del Mare, porto di Napoli e Zes

Il trasporto marittimo è vitale per l'economia, "come ha di recente dimostrato la crisi nel Canale di Suez". Lo ha ribadito il presidente di Confitarma Mario Mattioli nel suo intervento al workshop telematico "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030" organizzato dall'associazione "Sud e Mediterraneo". Purtroppo, ha aggiunto, "il suo ruolo è spesso incredibilmente invisibile agli occhi delle istituzioni e dell'opinione pubblica con evidenti ripercussioni per gli operatori del settore marittimoportuale che, nonostante tutto, anche durante i mesi più duri della pandemia Covid 19, non si sono mai fermati, garantendo gli approvvigionamenti necessari per la vita quotidiana di tutti i cittadini". Per quanto riguarda la portualità, Mattioli ha sottolineato che il gran numero di porti nel nostro Paese, le loro dimensioni e le difficoltà per il loro adeguamento all'evoluzione dei traffici, non facilitano l'efficienza della catena logistica con conseguenti elevati costi che creano un gap enorme rispetto agli altri Paesi, anche a discapito della capacità attrattiva dei nostri scali rispetto sia ai porti del Nord Europa, più grandi e più efficienti, sia a quelli della sponda sud del Mediterraneo che si sono dotati di Free Tax Zone molto concorrenziali. Il porto di Napoli, in particolare, nonostante la sua invidiabile posizione al centro del Mediterraneo e i numerosi attracchi per le navi passeggeri e per le portacontainer, ancora non ha collegamenti con l'entroterra adeguati e ciò inevitabilmente incide sulle sue potenzialità di sviluppo che invece potrebbero portare grandi benefici non solo alla Regione Campania ma a tutto il Paese. Per quanto riguarda le Zes, che anche nel Def sono destinatarie di fondi, specie per il porto di Napoli potrebbero rappresentare un ottimo strumento di sviluppo del territorio e di attrazione di investimenti esteri. "La nostra preoccupazione, purtroppo, è che ancora una volta i tempi di attuazione siano troppo lunghi. Basti pensare che dopo quattro anni dalla legge istitutiva delle Zes, siamo ancora in attesa di provvedimenti attuativi". "In conclusione - ha affermato Mattioli - oggi il governo, che gode di un amplissimo sostegno parlamentare, non ha più alibi per fare le riforme necessarie al Paese e in particolare quelle che interessano il comparto marittimo portuale. Perdere quest'occasione vorrebbe dire, in un mondo che va sempre più veloce, che rischiamo di perdere importanti opportunità di sviluppo".



Informazioni Marittime

Napoli

Porti di Napoli e Salerno, Giuseppe Grimaldi nuovo segretario generale

Architetto, classe 1967, ha un'esperienza trentennale nella pubblica amministrazione. Succede a Francesco Messineo

Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi a segretario generale la governance dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mar Tirreno Centrale, guidata da **Andrea Annunziata**, ovvero i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il Comitato di gestione, riunitosi questa mattina, ha approvato la proposta di **Annunziata** per Grimaldi a capo della segreteria Tecnico Operativa. Succede a Francesco Messineo. Il presidente ha presentato ai componenti dell'organo deliberativo dell'autorità portuale - che ha contestualmente approvato il bilancio consuntivo 2020 - il candidato insieme alle esperienze maturate negli anni nella pubblica amministrazione. Nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, Grimaldi è in servizio da circa 34 anni nella pubblica amministrazione ed è esperto di trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l'incarico di segretario generale dell'ex Autorità di Bacino Regionale Campania Sud, di commissario delegato per l'emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di commissario per l'emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019 è direttore generale dell'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Infine, ha sviluppato nei diversi incarichi nell'amministrazione contabile (affari generali, personale e finanziaria). «Il presidente - si legge in una nota dell'Adsp - ha, una volta approvata la nomina del segretario generale, ringraziato Francesco Messineo per l'impegno e la professionalità dimostrata in questi anni, precisando che si tratta di normale avvicendamento».



Sea Reporter

Napoli

Giuseppe Grimaldi nominato Segretario Generale dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale

Napoli, 23 aprile 2021 - Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi, a la composizione della governance dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, guidata da **Andrea Annunziata**. Il Comitato di Gestione, riunitosi questa mattina, con all' ordine del giorno, tra gli altri, la nomina del Capo della Segreteria Tecnico Operativa, ha approvato all' unanimità la proposta del Presidente. **Andrea Annunziata** ha presentato ai componenti dell' Organo Deliberativo dell' **AdSP** il candidato insieme alle esperienze maturate negli anni nella Pubblica Amministrazione: nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella PA. Esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l' incarico di Segretario Generale dell' ex **Autorità di Bacino Regionale Campania Sud**, di Commissario Delegato per l' Emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di Commissario per l' Emergenza sismica nei Comuni di Casamiciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019, Direttore Generale dell' Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Giuseppe Grimaldi ha, inoltre, sviluppato nei diversi incarichi ricoperti competenze nel campo dell' amministrazione contabile (Affari generali, Personale e Finanziaria). Il Presidente ha, una volta approvata la nomina del Segretario Generale, ringraziato l' ing. Francesco Messineo per l' impegno e la professionalità dimostrata in questi anni, precisando che si tratta di normale avvicendamento.



Ship Mag

Napoli

Napoli, Annunziata liquida Messineo: Normale avvicendamento. Al suo posto Grimaldi

Napoli Francesco Messineo non sarà più segretario generale dell'**AdSP** del Mar Tirreno Centrale. Al suo posto è stato indicato l'architetto Giuseppe Grimaldi. Si completa con la nomina di Giuseppe Grimaldi la composizione della governance dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, guidata da Andrea Annunziata si legge in una nota Il Comitato di Gestione, riunitosi questa mattina, con all'ordine del giorno, tra gli altri, la nomina del Capo della segreteria tecnico operativa, ha approvato all'unanimità la proposta del presidente. Andrea Annunziata ha presentato ai componenti dell'Organo Deliberativo dell'**AdSP** il candidato insieme alle esperienze maturate negli anni nella Pubblica Amministrazione: nato a San Giorgio a Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella PA. Esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l'incarico di Segretario Generale dell'ex Autorità di Bacino Regionale Campania Sud, di Commissario Delegato per l'emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di Commissario per l'emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019, Direttore Generale dell'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti.

Giuseppe Grimaldi ha, inoltre, sviluppato nei diversi incarichi ricoperti competenze nel campo dell'amministrazione contabile (Affari generali, Personale e Finanziaria). Conclude la nota: Il presidente ha, una volta approvata la nomina del Segretario Generale, ringraziato l'ing. Francesco Messineo per l'impegno e la professionalità dimostrata in questi anni, precisando che si tratta di normale avvicendamento. Il Comitato di Gestione ha approvato il bilancio consuntivo 2020.



Porto, cambia il segretario via Messineo: c'è Grimaldi

LA NOMINA È l'architetto Giuseppe Grimaldi, 54 anni, il nuovo segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno Centrale. È stato nominato all'unanimità dal Comitato di gestione su proposta del presidente Andrea Annunziata. Originario di San Giorgio a Cremano, Grimaldi ha ricoperto importanti ruoli in seno alla pubblica amministrazione. Ultimo impegno, quello certamente più significativo, è la direzione dell'ACaMIR, l'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Le esperienze fatte da Grimaldi saranno sicuramente preziose per il lavoro che lo aspetta in Adsp. Non a caso proprio nella relazione fatta al Comitato di gestione, Annunziata ha sottolineato il fatto che Grimaldi ha sulle spalle circa trentaquattro anni di servizio presso la pubblica amministrazione. Inoltre è stato anche evidenziato che da sempre Grimaldi svolge la propria attività lavorativa presso la Regione Campania. Tra gli altri incarichi ricoperti quello di Segretario Generale dell'ex **Autorità** di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele con competenze in Ambiente, Difesa del suolo e Lavori pubblici; di Commissario delegato per l'Emergenza idrogeologica che ha colpito le Province di Benevento e Avellino con competenze di Protezione Civile e lavori pubblici e di Commissario delegato per l'Emergenza sismica che ha interessato i comuni di Casamicciola Terme, Forio e Lacco Ameno dell'Isola di Ischia. Grimaldi sostituisce Francesco Messineo che ancora ricopriva di segretario generale grazie ad una proroga accordata dalla precedente governance dell'Adsp e comunque finalizzata fino all'insegnamento del nuovo vertice dell'**Autorità**. Messineo prima di arrivare alla segreteria generale dell'Adsp del mare Tirreno centrale era stato prima Commissario straordinario dell'**Autorità Portuale** di Marina di Carrara e poi Presidente dello stesso Ente. Inoltre ha ricoperto l'incarico di dirigente dell'Area presidenza dell'**Autorità Portuale** di Gioia Tauro e della Calabria; e Segretario Generale dell'**Autorità Portuale** di Salerno quando era presieduta dall'attuale vice presidente della Regione Campania, Fulvio Bonavita. La fuoriuscita di Messineo è stata archiviata dal nuovo comitato di gestione dell'Adsp del mare Tirreno centrale come «normale avvicendamento». In realtà il segretario uscente è stato protagonista di un rapporto conflittuale con buona parte dei dirigenti dell'Adsp. In un documento di Cgil, Cisl e Uil gli fu contestato anche il contenuto di una intervista a Il Mattino in cui lamentava tra l'altro la mancanza di entusiasmo nei compiti da svolgere.

a.p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Città di Salerno

Salerno

porto, la svolta

Via Messineo, il nuovo dg è Grimaldi

L'architetto ai vertici dell' Authority su proposta di Annunziata. Fu contestato per l' ok alla deviazione del Fusandola

Dopo l' arrivo del nuovo presidente Andrea Annunziata , l' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno centrale - che governa sui porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia - cambia il segretario generale. Al posto di Francesco Messineo , infatti, arriva Giuseppe Grimaldi . La nomina ufficiale è arrivata ieri, dopo che il Comitato di gestione (che ha approvato anche il bilancio consuntivo 2020), su proposta del presidente Annunziata, ha dato il via libera all' avvicendamento. L' Authority campana, dunque, cambia totalmente pelle. Perché Annunziata ritiene opportuno salutare Messineo, uomo di fiducia del precedente presidente, Pietro Spirito , e chiamare Grimaldi. Annunziata parla di un «normale avvicendamento», ringraziando Messineo per «la professionalità dimostrata in questi anni ». Le prime parole di Grimaldi. Naturalmente soddisfatto per la nomina è Grimaldi. Che attende la soluzione di alcune formalità di natura amministrativa prima di insediarsi . «È un incarico - dice a caldo - bello, inaspettato e complesso. E c' è molto da lavorare. Spero di riuscire a portare a termine il mio compito con la collaborazione di tutti e nel miglior modo possibile ». Nato a San Giorgio a

Cremano nel 1967, architetto, in servizio da circa 34 anni nella Pubblica amministrazione, Grimaldi è esperto nel settore della trasportistica, mobilità e infrastrutture, con competenze amministrative e contabili. Tra gli altri, ha svolto l' incarico di segretario generale dell' ex **Autorità** di Bacino Regionale Campania Sud, di commissario delegato per l' Emergenza idrogeologica nelle province di Benevento e Avellino, di commissario per l' Emergenza sismica nei Comuni di Casamicciola, Forio, Lacco Ameno. Dal 2019, Direttore Generale dell' Acamir, l' Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti. Uomo di fiducia di De Luca. Oltre alla sua vasta esperienza, tuttavia, Grimaldi è ritenuto anche un uomo di fiducia del governatore Vincenzo De Luca . Un legame che in molti fanno risalire nel periodo in cui l' architetto era negli organici del Comune capoluogo con incarichi di vertice. Il nome dell' architetto balzò agli onori della cronaca quando, come componente dell' **Autorità** di bacino destra Sele ed insieme ad altri tre tecnici, su richiesta del Consiglio di Stato chiamato a decidere su un ricorso amministrativo, depositò una perizia relativa al comparto Santa Teresa che inglobava (e ingloba), oltre alla spiaggia, il torrente Fusandola, piazza della Libertà e il Crescent. La perizia esclude l' allarme lanciato dagli ambientalisti sui presunti rischi idrogeologici collegati alla costruzione dell' emiciclo dell' architetto Bofill. La relazione - firmata da Grimaldi, insieme a Gerardo Lombardi , Crescenzo Minotta e Maria Affinita - confermò tutti i pareri «come progettati e proposti sull' area di Santa Teresa», sia in relazione «all' assetto idrogeologico che agli eventuali squilibri costieri». Compresi quelli delle opere idrauliche per la deviazione del torrente Fusandola. Un atto quest' ultimo che è stato sempre contestato dalle associazioni ambientaliste ma che Grimaldi ha sempre ritenuto corretto. «Sul Fusandola - ha ricordato più volte - l' **Autorità** di bacino ha espresso collegialmente un parere di compatibilità idraulica: in parole povere ha stabilito che l' acqua che deve scorrere lì dentro ci passava, e quindi non c' erano rischi idrogeologici ».

L' incognita Porta Ovest. Al di là di tutto, Grimaldi dovrà affrontare diversi impegni, anche a Salerno, dove sono in corso opere importanti. Completato il dragaggio resta ancora in corso la realizzazione di Porta Ovest, il **sistema** di gallerie che dovrà collegare il porto coi caselli autostradali. E qui si aprono alcuni interrogativi. Perché il rup dell'



opera, finanziata con circa 150 milioni di euro dall' Unione europea, è proprio Messineo. E, a questo punto, bisognerà capire se sarà confermato



La Città di Salerno

Salerno

o meno. Anche perché l'intervento è quasi ultimato ed è fondamentale sia per il porto che per la città. Gaetano de Stefano ©RIPRODUZIONE RISERVATA Uomo di fiducia del governatore è un esperto del settore Resta il nodo Porta Ovest e su chi dovrà occuparsene " giuseppe grimaldi Incarico bello, inaspettato e complesso: spero di riuscire a portare a termine il mio compito con la collaborazione di tutti.

Il Faro Napoleonico all'AdSP

BARI Ieri, venerdì 23 aprile nelle adiacenze del Faro Napoleonico Litoranea di Ponente via C. Colombo a Barletta, il direttore di Marigenimil Taranto, capitano di vascello Gennaro Grilli, ha consegnato formalmente le chiavi del bene storico nelle mani del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, per il tramite del comandante del porto di Barletta, capitano di fregata (cp) Roberto Larocca. Al passaggio di consegne, nel pieno rispetto delle normative di sicurezza anti-Covid, ha partecipato il senatore barlettano Dario Damiani che, in sinergia con l'Ente portuale, si molto è speso perché i tempi di consegna del bene fossero quanto più brevi possibile, interpellando direttamente il sottosegretario di stato alla Difesa, onorevole Giorgio Mulè. Invitati il sindaco di Barletta, Cosimo Damiano Cannito, e il segretario regionale del MIBACT per la Puglia, Maria Piccarreta. L'Ente portuale, infatti, ha coinvolto l'amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza, con la compartecipazione e la supervisione della competente Soprintendenza e dell'Agenzia del Demanio.



Deposito di gas e colmata Legambiente chiede lo stop dell' iter autorizzativo

L' associazione ha già scritto ai ministri dell' Ambiente e dello Sviluppo economico

«Evidenti vizi procedurali, possibili lesioni di diritti alla partecipazione nei procedimenti ed al rispetto di osservazioni, pareri, esami e valutazioni tecniche, il mancato ricorso ad un motivato, ufficializzato e pubblicizzato riesame del giudizio di compatibilità citato; l' eventuale mancato avviso pubblico in presenza di una richiesta progettuale e, per quel che riguarda il deposito costiero, il mancato studio di fattibilità, con conseguente procedura Via». Per tutti questi motivi, Legambiente ha inviato al ministro per la Transizione ecologica Roberto Cingolani, al ministro per lo Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti ed al presidente della commissione Via Massiliano Atelli una segnalazione rispetto a diverse presunte anomalie, chiedendo «la sospensione dei procedimenti autorizzativi e degli atti endoprocedimentali» sia per il progetto del deposito di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare a Costa Morena, sia per cassa di colmata, dragaggi e nuovi accosti di Sant' Apollinare progettati dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Su tutti questi progetti, Legambiente «richiama ancora una volta l' attenzione di tutti i soggetti coinvolti, affinché siano garantiti nei procedimenti in corso l' effettivo diritto alla partecipazione, la trasparenza e il rispetto delle leggi».

Rispetto all' iter per cassa di colmata, dragaggi e nuove banchine, l' associazione, che aveva presentato delle osservazioni relative alla caratterizzazione dei sedimenti da dragare ed alla presenza di reperti archeologici nell' area di Sant' Apollinare, ricorda come i fanghi di dragaggio siano destinati ad una cassa di colmata «con banchinamento connesso» che per Legambiente «non trovano alcuna giustificazione in relazione alla asserita necessità di nuovi accosti per le navi e soprattutto con riferimento ai rischi idrogeologici e geomorfologici e all' impatto sulla foce del canale Fiume Grande, di cui si proponeva una deviazione, che è inserito nel parco naturale delle Saline e stagni di punta della Contessa» e dunque protetto.

L' ultimo atto pubblicato sul sito del ministero per la Transizione energetica riguardo alla procedura in corso, ricorda l' associazione, è il giudizio di compatibilità negativo emesso ad agosto del 2019. Sulla base di questo, dunque, il procedimento di sarebbe dovuto chiudere oppure si sarebbe dovuta formalizzare una richiesta di integrazioni. Questo, però, non è avvenuto, anzi ci sarebbe stato il «rilascio del giudizio di compatibilità ambientale positivo fondato su caratterizzazioni di parte dei sedimenti citati e sulla base di un non meglio precisato ruolo di consulenza della Sogesid», società in house del ministero.

Dopo avere ricordato gli obblighi di trasparenza, l' associazione riferisce di avere scoperto, dopo una ricerca, che il ministero per i Beni e le Attività culturali ha «evidenziato le stesse argomentazioni evidenziate dalla scrivente associazione nelle proprie osservazioni». Dunque, il ministero per la Transizione energetica «non avrebbe potuto produrre il rilascio di quel parere positivo annunciato da qualche organo di informazione e da esponenti politici locali, ma al massimo avrebbe dovuto avanzare la richiesta di una modifica progettuale da inoltrare all' **Autorità portuale** proponente». Richiesta di modifica che avrebbe dovuto portare ad un avviso pubblico «di cui ad oggi non c' è traccia ufficiale».

Rispetto al deposito di gnl, invece, Legambiente ricorda l' assenza di un' analisi comparativa per la scelta del sito ma



anche il fatto che Edison sembra «aver volutamente sottratto alla competenza della commissione Via-Vas del ministero della Transizione ecologica» il progetto, indicando una capacità di stoccaggio di poco al di sotto del limite previsto per la Valutazione d' impatto ambientale nazionale.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

culturali e turistiche offerte dal territorio»

Un portale su Taranto la «capitale del mare»

Il sito è la porta d'accesso a tutti i servizi per il turismo

Il portale www.tarantocapitaleedimare.it è l'ultima novità della svolta dell'amministrazione comunale sul fronte dell'accoglienza turistica in riva allo Ionio. A Palazzo di Città la definiscono una svolta epocale perché una città fatta di bellezze storiche, naturali e artistiche non si era mai dotata di uno strumento strategico come questo: tecnicamente si chiama DMO (Destination Management Organization), in pratica è la porta d'accesso a tutti i servizi che rispetteranno le linee guida del «Patto per il Turismo».

Partiamo proprio da qui, assessore Fabrizio Manzulli. Lei è titolare delle deleghe Sviluppo Economico, Marketing Territoriale e Turismo, e con questa iniziativa le ha praticamente fatte convergere.

Il «Patto per il Turismo», come il portale, è elemento fondante del più articolato progetto strategico che l'amministrazione Melucci sta definendo, affinché Taranto esprima il suo potenziale di destinazione turistica e recuperi il ritardo accumulato in decenni di approssimazione.

Quali sono i vantaggi di un portale esclusivamente dedicato al turismo?

«Il sito "Taranto Capitale di Mare" garantirà ai turisti, e non solo, la possibilità di entrare facilmente in contatto con le molteplici esperienze culturali e turistiche offerte dal territorio, impostando la visita secondo gusti ed esigenze specifiche. Permetterà, soprattutto, di avere un rapporto diretto con i fornitori dei servizi che hanno aderito, e che siamo certi aderiranno ancora, al «Patto per il Turismo»».

Un'adesione che vale molto, considerando l'interesse che Taranto sta suscitando nel mercato turistico.

«È stata proprio la crescente attenzione dei tour operator internazionali, delle compagnie crocieristiche e di molti altri importanti investitori a spingerci ad avviare percorsi di progettazione così strutturati. Un interesse che poi è figlio della visione tutta nuova della città contenuta nel piano "Ecosistema Taran immediatamente fruibili, e il confronto con gli stakeholder, ha strutturato uno strumento di facile utilizzo per i turisti, che a noi piace chiamare in un modo innovativo».

Come li avete ribattezzati?

«Residenti temporanei proprio perché puntiamo a consolidare l'esperienza dello stile di vita tarantino come attrattore turistico».

La piattaforma è destinata a crescere e diversificarsi?

«Sì, sia parlando del sito, sia dell'intero progetto strategico. Il portale si arricchirà di nuove funzioni, man mano che cresceranno le adesioni, ma l'intero percorso progettuale ripartirà non appena l'emergenza pandemica lo consentirà: avvieremo i «Tavoli Tecnici» e i «Cantieri dell'Ospitalità», aperti proprio agli operatori che avranno aderito al «Patto per il Turismo»».

Cosa vi aspettate, infine, come ricaduta sul territorio?

«Certamente aumenterà la reputazione di Taranto come destinazione turistica, ma azioni di questo tipo serviranno a rinvigorire le molte realtà imprenditoriali già attive sul territorio, offrendo un esempio di «coraggio imprenditoriale» alle



nuove che, siamo certi, nasceranno già dai prossimi mesi.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

Tutte loro potranno contare sul supporto del Comune che è già al lavoro con **Autorità Portuale** e Destination Makers alla realizzazione di una DMC territoriale, una Destination Management Company che si occuperà della vendita del prodotto turistico "Taranto"».

[M.Maz.]

BARLETTA DOPO 67 ANNI IERI MATTINA LA CONSEGNA. FORTE L' IMPEGNO DEL SENATORE DAMIANI

Gestione faro napoleonico ora all' Autorità portuale

IBARLETTA. Il faro napoleonico che svetta sulla litoranea di ponente a Barletta è tornato nella piena disponibilità e gestione amministrativa dell' **Autorità portuale**. Dopo 67 anni, si è svolta ieri mattina la cerimonia di consegna formale delle chiavi del bene storico dal direttore di Marigenimil Taranto, C.V. Gennaro Grilli, al presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, prof. Ugo Patroni Griffi, per il tramite del Comandante del Porto di Barletta, C.F. Roberto Larocca. Presenti al passaggio di consegne, atto necessario per procedere alla riqualificazione e fruibilità pubblica del bene, anche il senatore barlettano Dario Damiani (Forza Italia), il sindaco di Barletta Cosimo Cannito e il Responsabile dell' Archivio di Stato Bari e Bat, dott. Michele Grimaldi, nonché le funzionarie della Prefettura, dott.ssa Grandolfo, e della Sovrintendenza dei Beni culturali, arch. Fabiano.

L' iter per la riconsegna del bene dalla Marina Militare, che lo deteneva dal 1954, all' **Autorità portuale** ha subito un' accelerazione grazie al fattivo interesse del sen.

Damiani, che a fine marzo ha consegnato personalmente tutta la documentazione relativa nelle mani del Sottosegretario di Stato alla Difesa, on. Giorgio Mulè: a distanza di meno di un mese, esito positivo per la procedura già avviata da tempo. Il Sottosegretario Mulè, causa impegni istituzionali già assunti, non ha potuto essere presente alla cerimonia odierna ma ha inviato un messaggio, letto dal sen. Damiani nel corso della cerimonia.

A fine maggio il Sottosegretario dovrebbe essere in visita nel nostro territorio e non mancherà di fare tappa anche a Barletta.

«Ringrazio la Marina Militare per questo risultato celere. Già a gennaio 2020 avevo promosso e tenuto un incontro per definire numerose iniziative riguardanti il porto di Barletta, fra le quali ridare valore al nostro antico faro, che adesso sarà oggetto di ristrutturazione e riqualificazione e tornerà ad essere patrimonio storico fruibile per la città e il territorio. Senza dimenticare gli altri progetti importanti per il nostro porto, fra cui l' aggiudicazione della gara per l' allungamento dei moli. Un' altra bella notizia che in questa giornata segna la tappa di un percorso per la valorizzazione dei porti del nostro territorio. Ringrazio tutti gli enti coinvolti e l' amico sottosegretario Mulè che si è attivato velocemente. Ci attendono altre iniziative a breve termine, già concordate per esempio con la Lega navale, come una mostra sul progetto del faro, edificato fra fine '700 e i primi anni dell' 800, e sulla sua evoluzione nel tempo, patrocinata dal Senato della Repubblica. Ritengo fondamentale e utile che si renda testimonianza alla città del valore delle sue origini marinare e di quanto il porto sia stato centrale per la nostra storia ma anche per il nostro futuro», ha dichiarato il sen.

Damiani.



Via libera agli interventi sul porto industriale di Manfredonia

Parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici al progetto da 120 milioni di euro

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole con prescrizioni al progetto di fattibilità tecnico -economica per la riqualificazione del Porto Alti Fondali di Manfredonia.

"Un via libera molto incoraggiante per le strategie dell' intera Puglia che, con il ripristino di un' infrastruttura che, nel 1970, era considerata tra le migliori in Europa, riconquisterebbe una dotazione decisiva per la logistica integrata tra mare e terra", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore alla Programmazione unitaria e alle Infrastrutture, Raffaele Piemontese, commentando gli esiti dell' adunanza in cui, stamattina, sono stati discussi gli ultimi elementi tecnici di un intervento incluso tra i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza che attiva le risorse del Recovery Plan.

Il progetto di fattibilità tecnico -economica, come il Nuovo Codice degli Appalti ridefinisce l' ex progetto preliminare, stima in 120 milioni di euro le risorse necessarie per la profonda riqualificazione necessaria a un' infrastruttura che si snoda nel Golfo Manfredonia per due chilometri e si articola in cinque banchine.

"Insieme al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e al presidente del Consorzio per l' Area di Sviluppo Industriale di Foggia, Agostino De Paolis, stiamo lavorando con pragmatismo e attenzione a un potenziale che è tornato a manifestarsi promettente proprio durante l' esplosione, l' anno scorso, dell' emergenza COVID-19, che ha Trasporto eccezionale di un compensatore sincrono verso la stazione elettrica di Foggia generato più traffico sui porti minori", spiega il vicepresidente della Regione Puglia, sottolineando "quale rilievo anche simbolico abbia il porto industriale di Manfredonia nella storia economica della provincia di Foggia il cui **sistema** istituzionale e economico -sociale, non a caso, lo ha costantemente indicato tra gli obiettivi di sviluppo definendolo 'porto della Capitanata'; oggi abbiamo gettato le fondamenta perché recuperi un ruolo forte nell' Adriatico".

È partito ieri dal porto di Barletta il convoglio di 86 metri di lunghezza che trasporterà il compensatore sincrono di Terna, la società che gestisce...12 »



Manfredonia, progetto sul porto industriale

Piemontese: «Banco di prova decisivo per la stagione di investimenti che sta per aprirsi»

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole con prescrizioni al progetto di fattibilità tecnico -economica per la riqualificazione del Porto Alti Fondali di Manfredonia. "Un via libera molto incoraggiante per le strategie dell'intera Puglia che, con il ripristino di un'infrastruttura che, nel 1970, era considerata tra le migliori in Europa, riconquisterebbe una dotazione decisiva per la logistica integrata tra mare e terra", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore alla Programmazione unitaria e alle Infrastrutture, Raffaele Piemontese, commentando gli esiti dell'adunanza in cui, stamattina, sono stati discussi gli ultimi elementi tecnici di un intervento incluso tra i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza che attiva le risorse del Recovery Plan. Il progetto di fattibilità tecnico -economica, come il Nuovo Codice degli Appalti ridefinisce l'ex progetto preliminare, stima in 120 milioni di euro le risorse necessarie per la profonda riqualificazione necessaria a un'infrastruttura che si snoda nel Golfo Manfredonia per due chilometri e si articola in cinque banchine.

"Insieme al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e al presidente del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Foggia, Agostino De Paolis, stiamo lavorando con pragmatismo e attenzione a un potenziale che è tornato a manifestarsi promettente proprio durante l'esplosione, l'anno scorso, dell'emergenza COVID-19, che ha generato più traffico sui porti minori", spiega il vicepresidente della Regione Puglia, sottolineando "quale rilievo anche simbolico abbia il porto industriale di Manfredonia nella storia economica della provincia di Foggia il cui sistema istituzionale e economico sociale, non a caso, lo ha costantemente indicato tra gli obiettivi di sviluppo definendolo 'porto della Capitanata'; oggi abbiamo gettato le fondamenta perché recuperi un ruolo forte nell'Adriatico: Dopo oltre 40 anni di manutenzione pressoché nulla, al Bacino Alti Fondali serve un profondo consolidamento della struttura in modo da conservare l'opera e conferirle una maggiore capacità di utilizzo. In particolare i lavori si preoccupano di risanare le opere in calcestruzzo armato e di migliorare il comportamento dell'infrastruttura in caso di terremoti. La realizzazione del porto industriale, a servizio dell'Area di Sviluppo Industriale di Foggia, ebbe inizio nel 1971 sulla scorta del progetto voluto dalla Cassa del Mezzogiorno e si protrasse sino al 1978. Tra il 2002 e il 2009 fu elaborato un progetto definitivo che non passò al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il nuovo progetto esaminato nell'adunanza di stamattina, in cui erano presenti il dirigente Raffaele Landinetti e i tecnici della Sezione Lavori Pubblici della Regione Puglia, è il frutto di un'attività svolta tra il 2019 e il 2020, a partire dallo studio del progetto originario dei 1970 e di una nuova campagna di indagini realizzata sempre tra il 2019 e 2020.

Tutti gli interventi proposti mirano principalmente all'obiettivo di incrementare la "capacità" delle strutture esistenti su tutti i corpi del Bacino Alti Fondali, in termini di resistenza, rigidezza e durabilità. La nuova carreggiata è dimensionata in modo da essere in grado di portare carichi anche maggiori di quelli previsti nel progetto originario, potendo quindi essere utilizzata per il transito di trasporti eccezionali ed evitando conflitti fra traffico in entrata e traffico in uscita. L'analisi dell'intervento sul porto industriale di Manfredonia è stata anche l'occasione in cui, per la prima volta, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso su un progetto di fattibilità tecnica ed economica e non su un progetto definitivo, come ha stabilito il cosiddetto Decreto Semplificazioni

78

24 aprile 2021

CRONACHE REGIONALI

MATTINO

LAURENCE: PIATTAFORMA DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Manfredonia, progetto sul porto industriale

Piemontese: «Banco di prova decisivo per la stagione di investimenti che sta per aprirsi»



RIATTIVARE E VALORIZZARE lo Scalo di Surbo (Lecce)
Dell'Noci: «Grazie alla collaborazione tra enti coinvolti si partirà col bando»

Vicepresidente della Regione Puglia, Raffaele Piemontese, ha espresso un parere favorevole con prescrizioni al progetto di fattibilità tecnico-economica per la riqualificazione del Porto Alti Fondali di Manfredonia. Il progetto, che prevede un intervento di riqualificazione e ampliamento del porto, è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Piemontese ha sottolineato che si tratta di un "banco di prova decisivo per la stagione di investimenti che sta per aprirsi".

Il Mattino di Foggia

Manfredonia

del 2020.

"Anche per questo aspetto legato alla semplificazione delle procedure degli investimenti su grandi infrastrutture pubbliche - conclude Piemontese - questo sul Porto Alti Fondali di Manfredonia un banco di prova interessante in vista della stagione che sta per aprirsi con il Piano Nazionale di Resistenza e Resilienza e con la nuova programmazione dei fondi europei 2021-2027".

CONFERENZA DI SERVIZI A MAGGIO

Per il dragaggio del porto c'è il rush finale

IBARLETTA. "È stata convocata per il 3 maggio la conferenza di servizi finalizzata all'acquisizione dei pareri necessari all'autorizzazione ambientale per il dragaggio del porto di Barletta. Acquisito l'atto, l'**Autorità portuale** potrà finalmente bandire la gara per i lavori. Siamo ad un passo dal raggiungimento di un risultato atteso da anni". Ad annunciarlo è il consigliere regionale e presidente del gruppo Pd Filippo Caracciolo. "La conferenza afferma il consigliere regionale - si terrà in forma sincrona e vedrà la discussione sui pareri espressi dai soggetti interessati con particolare attenzione allo smaltimento dei sedimenti".

"La realizzazione del dragaggio - spiega Caracciolo - è un'opera estremamente delicata e complicata. Si tratta di un iter iniziato nel 2014 e da me seguito sin dalle prime battute. Dopo le procedure di bonifica bellica nell'ottobre 2019 l'Ispra ha convalidato i dati dei sedimenti oggetto del dragaggio mentre nei primi mesi del 2020 l'**Autorità portuale** ha stabilito quale materiale potrà essere spostato all'interno del porto e quale invece dovrà essere trasportato in cassa di colmata a Taranto, operazione quest'ultima resa possibile grazie ad un accordo tra l'**Autorità portuale** dell'Adriatico Meridionale e quella del capoluogo ionico. Nel gennaio 2021 sono stati poi recepiti i pareri propedeutici all'approvazione del progetto definitivo".

"L'opera dal costo di 6,5 milioni di euro stanziati dalla Regione Puglia renderà il porto di Barletta in grado di ospitare imbarcazioni fino a 10000 tonnellate elevandolo a infrastruttura vitale per l'economia cittadina, provinciale e dell'intera Puglia".



Informazioni Marittime

Manfredonia

Il porto di Manfredonia avrà un piano regolatore

L' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale sottoscrive una convenzione di 350 mila euro con Sogesid, la in house interministeriale

Il porto di Manfredonia avrà per la prima volta un Piano Regolatore. È stata sottoscritta con questo obiettivo una convenzione tra l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale, guidata da **Ugo Patroni Griffi**, e Sogesid, società in house dei ministeri della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. L' importo della convenzione supera di poco i 350 mila euro, per una durata di due anni. Ne sono referenti per Sogesid il dirigente Enrico Brugiotti e per l' Autorità portuale Francesco Di Leverano. Sempre a Manfredonia, una convenzione regola il supporto della società all' Autorità portuale per le attività di caratterizzazione ambientale del porto commerciale. Sogesid supporterà il lavoro dell' Autorità per tutte le articolate attività necessarie alla redazione del più importante documento strategico per il porto garganico, che definirà anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione e quindi il ruolo dello scalo sipontino all' interno del sistema portuale del basso Adriatico. Compito di Sogesid sarà analizzare l' ampio spettro di discipline tecniche, economiche, sociali e ambientali coinvolte nella redazione del Piano Regolatore Portuale: dallo stato attuale alle tendenze evolutive, agli aspetti portuali e retro-portuali, di collegamento viario e ferroviario, di ordine commerciale, crocieristico, nonché riguardanti la cantieristica e la logistica. Alla redazione del Piano seguirà il supporto della Società per l' iter autorizzativo del Piano, da sottoporsi a Valutazione Ambientale Strategica, e il necessario monitoraggio. **Patroni Griffi** ha parlato di un porto «snodo strategico per il sistema dell' Adriatico Meridionale, sfruttandone «le caratteristiche strutturali e territoriali e le interconnessioni con la città. Le sfide che ci attendono nell' immediato futuro - conclude **Patroni Griffi** - sono innumerevoli, dobbiamo farci trovare pronti con infrastrutture avveniristiche e moderne in grado di spalancare, per lo scalo sipontino, nuovi e importanti scenari di sviluppo». Il presidente e amministratore delegato di Sogesid, Carmelo Gallo, ha parlato di un «lavoro particolarmente utile e a suo modo storico, visto che sarà il primo per Manfredonia, nella cornice di un crescente e sfidante impegno a fianco dell' Autorità di sistema portuale». «Con la nuova legislazione varata cinque anni fa i piani regolatori hanno il compito di integrare i porti rispetto agli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali e al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, preoccupandosi di stabilire collegamenti e coordinamenti con le aree retro-portuali, come nel caso specifico di Manfredonia quelle del Consorzio ASI di Foggia, con la città e con le vie di collegamento stradali e ferroviarie di ultimo miglio», ha osservato il vicepresidente della Regione Puglia e assessore alle Infrastrutture, Raffaele Piemontese.



Primo Piano regolatore del porto di Manfredonia

Redazione

ROMA Il porto di Manfredonia avrà per la prima volta un Piano Regolatore. E' stata sottoscritta con questo obiettivo una convenzione tra l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale, guidata dal presidente Ugo Patroni Griffi, e Sogesid, Società in house dei Ministeri della Transizione Ecologica (MiTE) e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), il cui presidente è Carmelo Gallo. Sogesid supporterà il lavoro dell'Autorità per tutte le articolate attività necessarie alla redazione del più importante documento strategico per il porto garganico, che definirà anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione e quindi il ruolo dello scalo sipontino all'interno del sistema portuale del basso Adriatico. Compito di Sogesid sarà analizzare l'ampio spettro di discipline tecniche, economiche, sociali e ambientali coinvolte nella redazione del Piano Regolatore Portuale: dallo stato attuale alle tendenze evolutive, agli aspetti portuali e retro portuali, di collegamento viario e ferroviario, di ordine commerciale, crocieristico, nonché riguardanti la cantieristica e la logistica. Alla redazione del Piano seguirà il supporto della Società per l'iter autorizzativo del Piano, da sottoporsi a Valutazione Ambientale Strategica, e il necessario monitoraggio. Il porto di Manfredonia spiega il presidente Patroni Griffi è uno snodo strategico per il sistema dell'Adriatico meridionale. Con Sogesid al nostro fianco riusciremo a produrre, come per Brindisi, un Piano Regolatore in grado di sfruttare e valorizzare appieno gli innumerevoli punti di forza, le caratteristiche strutturali e territoriali e le interconnessioni con la città. Le sfide che ci attendono nell'immediato futuro conclude Patroni Griffi sono innumerevoli, dobbiamo farci trovare pronti con infrastrutture avveniristiche e moderne in grado di spalancare, per lo scalo sipontino, nuovi e importanti scenari di sviluppo. Come già sta accadendo a Brindisi spiega il Presidente e Amministratore delegato di Sogesid Gallo la Società si occuperà di redigere questo importante elaborato, che consentirà, in linea con gli obiettivi dell'Autorità, di tracciare le nuove prospettive di crescita dello scalo. Un lavoro particolarmente utile e a suo modo storico, visto che sarà il primo per Manfredonia, nella cornice di un crescente e sfidante impegno a fianco della AdSP MAM. È un passo che avrà un impatto forte in termini di sviluppo reale perché, con la nuova legislazione varata cinque anni fa, i piani regolatori hanno il compito di integrare i porti rispetto agli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali e al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, preoccupandosi di stabilire collegamenti e coordinamenti con le aree retro-portuali, come nel caso specifico di Manfredonia quelle del Consorzio ASI di Foggia, con la città e con le vie di collegamento stradali e ferroviarie di ultimo miglio, ha osservato il vicepresidente della Regione Puglia e assessore alle Infrastrutture, Raffaele Piemontese. L'importo della convenzione supera di poco i 350 mila euro, per una durata di due anni. Ne sono referenti per Sogesid il dirigente Ing. Enrico Brugiotti e per l'Autorità l'Ing. Francesco Di Leverano. Sempre a Manfredonia, una convenzione regola il supporto della Società all'AdSP MAM per le attività di caratterizzazione ambientale del porto commerciale.



Foggia - VIA LIBERA AL PROGETTO SUL PORTO INDUSTRIALE DI MANFREDONIA

23/04/2021 VIA LIBERA AL PROGETTO SUL PORTO INDUSTRIALE DI MANFREDONIA PIEMONTESE: BANCO DI PROVA DECISIVO PER LA STAGIONE DI INVESTIMENTI CHE STA PER APRIRSI Parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici al progetto da 120 milioni di euro Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole con prescrizioni al progetto di fattibilità tecnico-economica per la riqualificazione del Porto Alti Fondali di Manfredonia. Un via libera molto incoraggiante per le strategie dell'intera Puglia che, con il ripristino di un'infrastruttura che, nel 1970, era considerata tra le migliori in Europa, riconquisterebbe una dotazione decisiva per la logistica integrata tra mare e terra, ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore alla Programmazione unitaria e alle Infrastrutture, Raffaele Piemontese, commentando gli esiti dell'adunanza in cui, stamattina, sono stati discussi gli ultimi elementi tecnici di un intervento incluso tra i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza che attiva le risorse del Recovery Plan. Il progetto di fattibilità tecnico-economica, come il

Nuovo Codice degli Appalti ridefinisce lex progetto preliminare, stima in 120 milioni di euro le risorse necessarie per la profonda riqualificazione necessaria a un'infrastruttura che si snoda nel Golfo Manfredonia per due chilometri e si articola in cinque banchine. Insieme al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e al presidente del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Foggia, Agostino De Paolis, stiamo lavorando con pragmatismo e attenzione a un potenziale che è tornato a manifestarsi promettente proprio durante l'esplosione, l'anno scorso, dell'emergenza COVID-19, che ha generato più traffico sui porti minori, spiega il vicepresidente della Regione Puglia, sottolineando quale rilievo anche simbolico abbia il porto industriale di Manfredonia nella storia economica della provincia di Foggia il cui sistema istituzionale e economico-sociale, non a caso, lo ha costantemente indicato tra gli obiettivi di sviluppo definendolo porto della Capitanata; oggi abbiamo gettato le fondamenta perché recuperi un ruolo forte nell'Adriatico. Dopo oltre 40 anni di manutenzione pressoché nulla, al Bacino Alti Fondali serve un profondo consolidamento della struttura in modo da conservare l'opera e conferirle una maggiore capacità di utilizzo. In particolare i lavori si preoccupano di risanare le opere in calcestruzzo armato e di migliorare il comportamento dell'infrastruttura in caso di terremoti. La realizzazione del porto industriale, a servizio dell'Area di Sviluppo Industriale di Foggia, ebbe inizio nel 1971 sulla scorta del progetto voluto dalla Cassa del Mezzogiorno e si protrasse sino al 1978. Tra il 2002 e il 2009 fu elaborato un progetto definitivo che non passò al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il nuovo progetto esaminato nell'adunanza di stamattina, in cui erano presenti il dirigente Raffaele Landinetti e i tecnici della Sezione Lavori Pubblici della Regione Puglia, è il frutto di un'attività svolta tra il 2019 e il 2020, a partire dallo studio del progetto originario del 1970 e di una nuova campagna di indagini realizzata sempre tra il 2019 e 2020. Tutti gli interventi proposti mirano principalmente all'obiettivo di incrementare la capacità delle strutture esistenti su tutti i corpi del Bacino Alti Fondali, in termini di resistenza, rigidità e durabilità. La nuova carreggiata è dimensionata in modo da essere in grado di portare carichi anche maggiori di quelli previsti nel progetto originario, potendo quindi essere utilizzata per il transito di trasporti eccezionali ed evitando conflitti fra traffico in entrata e traffico in uscita. L'analisi dell'intervento sul porto industriale di Manfredonia è stata anche occasione in cui, per la prima volta, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso su un progetto di fattibilità tecnica ed economica e non su un progetto definitivo, come ha stabilito il





Puglia Live

Manfredonia

questo aspetto legato alla semplificazione delle procedure degli investimenti su grandi infrastrutture pubbliche conclude Piemontese questo sul Porto Alti Fondali di Manfredonia è un banco di prova interessante in vista della stagione che sta per aprirsi con il Piano Nazionale di Resistenza e Resilienza e con la nuova programmazione dei fondi europei 2021-2027.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Comitato portuale dopo 2 anni Nizzi vuole farne parte

Nel 2018 il Tar stabilì che non potesse sedere nel Comitato di gestione dell'**Autorità portuale**.

Per protesta il sindaco Settimo Nizzi non nominò nessun altro.

L'assenza di Olbia nel CdG ha pesato nelle scelte dell'**AdSp**, testa e braccia a Cagliari. Ora Nizzi cambia idea e va alla ricerca di una figura per ricoprire quel ruolo. Le opposizioni, Coalizione civica, M5Stelle e Liberi e uniti esprimono «stupore per l'inopportunità politica dell'avviso pubblico. Dal 2018 a oggi, grazie alla "forma di protesta democratica", parole del primo cittadino, non potendo ricoprire lui quel ruolo, e dopo due ricorsi al Tar persi dal Comune e pagati dagli olbiesi, preferì non nominare il rappresentante nel CdG. Gli effetti della miopia politica sono sotto gli occhi di tutti: nel Piano operativo 2021-2023, il porto di Cagliari fa il pieno di risorse con lavori per oltre 100milioni. Per Olbia briciole e ordinaria amministrazione: lavori e opere per meno di un milione e 400mila». Per le minoranze Nizzi in scadenza di mandato «cerca di occupare tutti i posti, anche quelli prima non determinanti che oggi invece sono appetibili, magari da assegnare a qualche stretto collaboratore. Il bando con richieste di requisiti molto generici fa pensare che la figura sia già stata individuata, e che, magari ricoprendo tale ruolo per 3-4 mesi, considerata la scadenza del CdG a luglio, il sindaco si prepari a nominare, a settembre, nel futuro CdG, un uomo di fiducia per 4 anni, sulla falsa riga dell'Aspo». (se.lu.

)



Turismo

Crociéristi, senza sbarchi aziende in crisi

Nei giorni scorsi la Msc Crociere, non avendo potuto effettuare lo scalo in città, ha cancellato tutte le tappe del 2021 in Sardegna scegliendo altre destinazioni. Il 5 maggio è attesa una nave della Costa, che potrebbe disertare per la stessa ragione, cioè l'impossibilità di attraccare nel **porto** di Cagliari a causa delle retribuzioni imposte da Regione e Governo.

Per questo l'assessore alle Attività produttive Alessandro Sorgia, dopo aver incontrato i portatori di interesse, ha scritto al presidente della Regione Christian Solinas: «Sono preoccupato, dobbiamo trovare soluzioni, anche perché le compagnie crocieristiche ci hanno illustrato i rigidi protocolli di sicurezza al fine di fronteggiare i rischi dovuti alla pandemia e fare una vacanza in tutta sicurezza. Chiedono certezza di poter sbarcare a Cagliari. Solinas mi ha risposto che non appena la situazione sarà più chiara e le condizioni lo permetteranno saranno autorizzati gli sbarchi in sicurezza».

RIPRODUZIONE RISERVATA.

The collage consists of two main parts. The top part is a newspaper clipping from 'L'Unione Sarda' dated April 24, 2021. The headline reads 'Carola, la prof che pulisce la spiaggia' (Carola, the teacher who cleans the beach). The text mentions that Carola, a teacher, is cleaning the beach. There is a photo of a woman (Carola) sitting on a beach. The bottom part is a large advertisement for 'ACENTRO'. It features a 'ZONA ROSSA' promotion. The text says 'VIENI A TROVARCI! IL DPCM TE LO CONSENTE' (Come find us! The DPCM allows it) and 'SCEGLI, PRENOTA E ACQUISTA ON-LINE SU acentro-web.it e RISPARMI SINO A 1.000€ SUI MIGLIORI PREZZI DEL MERCATO' (Choose, book and buy online on acentro-web.it and save up to 1,000€ on the best market prices). The ad shows several car models with their prices: Peugeot 2008 (€16,390), Renault Captur (€14,100), Renault Captur (€11,900), Renault Captur (€19,900), Renault Captur (€13,300), Renault Captur (€10,900), Renault Captur (€13,900), and Renault Captur (€13,900). The ad also mentions 'ACENTRO' and 'ACENTRO WEB'.

Crociere: navi lontane da Cagliari, sos Comune alla Regione

Saltati gli arrivi della Msc, preoccupazioni per nuovi approdi

(ANSA) - CAGLIARI, 23 APR - Crociere lontane da Cagliari per colpa della pandemia. Ed è un altro duro colpo all' economia della città. Msc Crociere nei giorni scorsi non ha potuto effettuare lo scalo e - come spiega l' assessore comunale al Turismo Alessandro Sorgia - ha cancellato tutti le tappe del 2021 in Sardegna. In arrivo il 5 maggio una nave di Costa Crociere. E il rappresentante della Giunta Truzzu teme che la storia possa ripetersi. Sorgia ha raccolto dubbi e preoccupazioni dei protagonisti delle attività che gravitano intorno al mondo dei crocieristi. E ha informato la Regione della difficile situazione. "Ho ritenuto, attraverso una lettera, di informare dell' incontro il presidente della Regione Christian Solinas - dice Sorgia - sono emerse le difficoltà nel gestire la sicurezza di cittadini e passeggeri a causa della pandemia che ho cercato di esaminare coinvolgendo l' **Autorità Portuale**, la Cagliari Cruise Port e le principali agenzie marittime". Si lavora al prossimo approdo. "Sono preoccupato - continua l' assessore - dobbiamo trovare soluzioni, anche perché le compagnie crocieristiche ci hanno illustrato i rigidi protocolli di sicurezza al fine di fronteggiare i rischi dovuti alla pandemia e fare una vacanza in tutta sicurezza. Chiedono certezza di poter sbarcare a Cagliari. Il presidente Solinas è stato molto solerte nel rispondermi ma oggi, vista la situazione di permanenza della regione in zona rossa, è difficile dare certezze e garanzie. Non appena la situazione sarà più chiara e le condizioni lo permetteranno saranno autorizzati gli sbarchi in sicurezza." (ANSA).



«Non c'è sicurezza nei convogli ferroviari a bordo dei Ferry Boat»

«Rfi, il prefetto, la Capitaneria di porto, l' **Autorità** di **sistema** portuale e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti possono garantire che il traghettaggio dei convogli ferroviari attraverso lo Stretto di Messina si svolga nel rispetto delle norme di sicurezza?». È il quesito posto dalla Rete civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno che, a nome di 90 cittadini, con il patrocinio dello studio legale Rizzo e Vadalà, ha presentato un esposto alle **Autorità** competenti, «al fine di comprendere se le centinaia di passeggeri che, ogni notte, attraversano lo Stretto chiusi dentro gli scompartimenti dei treni, a loro volta imprigionati nella pancia dei Ferry boat, possono viaggiare sereni». Un quesito che, sotto forma di diffida, è stato inviato, per conoscenza, anche al presidente della Repubblica e al presidente del Consiglio dei Ministri, oltre che alla Procura. «Paradossalmente - spiegano i rappresentanti di Rete civica -, a dare origine alla reazione popolare è stato proprio il ministro Giovannini, secondo il quale la soluzione dell' antico problema poteva essere quella di lasciare tutto inalterato (opzione zero) o potenziare le caratteristiche di un servizio in via di eliminazione in tutta l' Ue. Una proposta quasi certamente dovuta alla scarsa conoscenza di un problema che meriterebbe di essere trattato con minore sufficienza e superficialità. In Europa sono solo due i bracci di mare in cui i treni passeggeri vengono imbarcati su navi traghetto ma, a differenza di quanto avviene in Sicilia, durante la navigazione i passeggeri scendono dai convogli e si recano sui ponti superiori. Mentre, di notte, il traghettaggio viene interrotto o deviato su percorsi più sicuri. In entrambi i casi, inoltre, ponti e tunnel sommersi stanno per sostituire definitivamente una modalità considerata antiquata, lenta e pericolosa. Chiunque abbia effettuato la traversata conosce le condizioni in cui i passeggeri sono ospitati all' interno dei vagoni. Riesce difficile credere che, in caso di pericolo, persone di ogni età e condizione, che riposano nelle cuccette e nei "wl" possano rapidamente balzare giù dai letti, rivestirsi, percorrere i corridoi dei vagoni, aprire le pesanti porte, scendere altissimi scalini, individuare le vie di fuga, incunearsi tra vagoni posti a pochi centimetri l' uno dall' altro, accalcarsi sulle scalette e raggiungere i punti di raccolta per essere condotte in salvo. È questo il "percorso di sfuggita" che, secondo la Convenzione "Solas" ("Safety of life at sea"), dovrebbe essere privo di ostacoli e il più diretto possibile? Provare per credere. Se il ministro Giovannini avesse dedicato qualche minuto a verificare l' opportunità di proporre opzioni mortificanti per chi le subisce da tanti decenni, forse la diffida non sarebbe mai partita». I.d. «Il Ponte sullo Stretto risolverebbe anche questo problema di sicurezza»



Il Terminal Aliscafi intitolato a Catalano

Andrea Italianomilazzo È ufficiale. Un gesto doveroso visto che se oggi Milazzo è il principale hub per le isole Eolie lo deve alla lungimiranza di chi era giunto nella città del Capo da ospite, diventando poi protagonista anche della vita politica. Le forze politiche hanno deciso in maniera unanime di intitolare il Terminal aliscafi di via Rizzo a Baldassare Catalano, approvando la mozione presentata dal consigliere Doddo in occasione del quindicesimo anniversario della morte. «Catalano - come ha sottolineato Doddo - originario di Favignana, diventò milazzese a metà degli anni '60 quando, in visita a Milazzo, si accorse che il collegamento con le Eolie avveniva solo con una motonave. Si impegnò così a far istituire un servizio aliscafi e, nel 1966, il primo mezzo veloce chiamato "Freccia Azzurra del Sud", effettuò il primo viaggio da Milazzo verso le Eolie. Il legame con la città lo portò al coinvolgimento nella vita politica, assumendo la carica di segretario del Partito Repubblicano che lo designò componente del consiglio di amministrazione dell'ospedale di Milazzo.

Carica che ricoprì per quasi un decennio». Sempre nel corso dei lavori le forze politiche si sono soffermate anche sul futuro del porto prendendo spunto da un'interrogazione del consigliere Antonio Foti il quale ha chiesto che sia riportata in Aula la discussione sulle future strategie dello scalo mamertino. Il presidente Alessandro Oliva ha fatto presente che l'argomento era stato già trattato in conferenza dei capigruppo, e il consigliere Lorenzo Italiano ha aggiunto che era stato già richiesto un consiglio ad hoc per assumere decisioni in merito.

«La convocazione del consiglio comunale è già nei fatti -ha detto il sindaco Pippo Midili- e spetta soltanto al presidente calendarizzarla.

Dobbiamo scommettere su un rapporto paritario con l' **Autorità** di **Sistema**, che fino ad oggi non c'è stato - ha concluso il primo cittadino - col risultato che ci troviamo oggi con un porto cinturato, mentre la città ha altre esigenze che porteranno, spero, ad una rivisitazione. In chiusura di seduta due interrogazioni di Antonio Foti sul Piano Strategico Triennale del territorio della Città Metropolitana e sul primo rapporto Piani Urbani Mobilità Sostenibile.

Sollecitato un confronto con l' **Autorità** di **sistema** sul futuro della portualità.



VILLA SAN GIOVANNI Va deserta la seduta del consiglio comunale

L' opposizione deve attendere

Sette punti su 13 indicati dalla minoranza. Rinvio a lunedì

VILLA SAN GIOVANNI - È andata deserta, nel tardo e piovoso pomeriggio di ieri, la prima convocazione della massima assise straordinaria a Palazzo San Giovanni. Sarebbe stata una seduta fiume, considerando il corposo elenco di punti all' ordine del giorno, che slittano dunque alla seconda convocazione di lunedì sera.

Dei tredici argomenti, ben sette sono stati richiesti dai consiglieri di minoranza Cristian Aragona (Impegno in Comune) e Salvatore Ciccone (Partito Democratico) e riguardano soprattutto le infrastrutture. Si parte, infatti, con l' interrogazione in merito allo stadio di avanzamento e di previsione di spesa a bilancio per le progettazioni dei sei delibere consiliari risalenti ad agosto scorso: altrettanti punti ai tempi estivi convertiti in mozioni (il completamento delle opere del decreto ambientale; il servizio di mobilità; la riqualificazione dell' area nord; i servizi primari; il polo culturale-congressistico e il nuovo asse a verde). Tappa successiva la variante di Cannitello e soprattutto la "soluzione B1", che dovrebbe arrivare sino a Porticello, il cui progetto è stato depositato presso Rfi al Ministero a Roma quasi venti anni fa e per cui le minoranze propongono una delibera per richiedere al governo il finanziamento e la progettazione definitiva attraverso il Recovery fund.

Le minoranze incalze ranno anche in merito alla presa d' atto della delibera della Metrocity relativa al protocollo d' intesa tra l' **Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto e il Comune di Villa San Giovanni; alla convocazione della conferenza tra enti e amministrazioni per l' accor do di programma.

In chiusura un' interro gazione in merito ai piani annuali di manutenzione, modifiche ed integrazioni dei gestori di telefonia mobile. I punti a firma delle minoranze andranno a sommarsi agli altri: dopo l' approvazione dei verbali della seduta precedente, tanto spazio più che altro esclusivamente a qualche regolamento rinviato durante i precedenti appuntamenti consiliari, come quello relativo la discipli na delle procedure di di rateizzazione, rimborso e compensazione dei tributi e delle entrate comunali e quello per le stazioni radio base, rinviati durante l' as sise di marzo; quello per la polizia mortuaria (che l' assise si trascina dall' ul tima convocazione dell' an no passato) e quello sull' accessibilità, su proposta della pentastellata Milena Gioè. Tutti punti che confluiranno nella seduta fiume, nella seconda convocazione prevista per lunedì 26 aprile alle ore 18.30. Tantissima, dunque, la carne al fuoco. Cresce l' attesa per temi importanti, che occupano le cronache della città da mesi o anni (basti pensare alle grandi opere, di cui si parla dalle consiliature passate).



Messina, così rinascerà Zona Falcata dopo i veleni

La riqualificazione dell' area.

Marcella Ruggeri

Una ricchezza inestimabile può sorgere da un' area che è stata avvelenata per molti anni come la pregiatissima Zona Falcata di **Messina**, una volta scanditi i suoi progetti di rinascita e purché si è disposti a spendere cifre da capogiro come 100 milioni di euro. Questi dovrebbero servire per risanare tutto ciò che si estende in lungo e in largo tra il Molo Norimberga fino alla Marina Militare dal lato interno e tra la fortezza spagnola Real Cittadella e all' ex Eurobunker dal lato esterno. I finanziamenti verranno chiesti al Governo nazionale o anche alla Regione o ai Comuni, non appena si avranno i progetti. Ma si dovrà lavorare sodo perché la cittadinanza possa nuovamente 'impadronirsi' del suo affaccio a mare. A suggellare questa massima è il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega che non vuole farsi scappare qualunque opportunità dello Stato, dopo l' accordo dello scorso 17 aprile con la 'Sogesid' che deve misurare l' entità dell' inquinamento e la caratterizzazione ambientale di 'tre spicchi' di questa fascia. Per intenderci, le zone A, B e D da riqualificare custodiscono l' ingresso del **porto di Messina**, su cui è la stele della Madonna della Lettera a campeggiare. «Si potrebbe profilare anche la riapertura del Piano Regolatore Portuale»- si è sbilanciato Mega -. E' vero che la regolamentazione di utilizzo di queste cinture territoriali sia stata approvata ad agosto del 2019 ma poggia su una concezione del 2006, avendo anche subito i suoi cambiamenti. Il PRP determina le destinazioni funzionali con delle previsioni ma non ha presunzione di stabilire il dettaglio delle singole opere che esigono di passare al setaccio la qualità del sottosuolo. Ora, tocca vedere cosa serve, se ci siano livelli ammissibili o elevati di inquinamento. L' accordo di 'rinascita' per la Falce prevede che la 'Sogesid' (Società 'in house' dei Ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili) si occupi del controllo dell' esecuzione dei lavori, di tutto quello che attiene nel settore: carotaggi, sondaggi, una prima redazione del piano di messa in sicurezza e bonifica del sito ricostruendo il modello idrogeologico con software dedicati e dovrà dirigere la ditta che ha vinto l' appalto, cioè un' Ati, dove la capofila è Cada (Chimica Applicata Depurazione Acque) di Filippo Giglio. La Convenzione per un valore di circa 150mila euro (con possibilità di proroghe quindi eventuali integrazioni) tra Authority e Sogesid è stata stipulata alla presenza di Mega, del Presidente e Amministratore delegato della società, Carmelo Gallo e del Sottosegretario di Stato Barbara Floridia. Adesso, si va ad investigare, si sceglie che tipo di profondità, si cerca quale tipo di inquinamento è in essere, quale sarà il procedimento per disinquinare. Zona Falcata, gli interventi Le fasi di purificazione della superficie non saranno così facili: dopo gli studi cavillosi, ad essere espletata sarà la gara per gli interventi di tutta la zona, probabilmente da condurre a lotti. A seconda dell' individuazione dei componenti e dei gradi di inquinamento, per esempio di mercurio e cromo, si deciderà di lasciare o rimuovere, consentendo rispettivamente usi industriali e civili. Un esempio è quello degli ex cantieri navali a Palermo dove è stata adottata la tecnica di 'soilwashing' (lavaggio del terreno attraverso una macchina)oppure piantumare il terreno. Un fattore positivo e negativo irrompe in tutta questa vicenda: c' è il mare che, al di sotto di 2 metri e mezzo dal livello di calpestio, diluisce l' inquinante ma lo trasporta anche. In questo tratto di litorale, lo spettro di un ecomostro aleggia ancora ovvero quello dell' ex inceneritore San



Raineri che era apparso negli anni Settanta e che è stato smantellato definitivamente ad agosto del 2018. L' area, di grosso interesse storico paesaggistico perché si trovava proprio all' interno della Real Cittadella, è stata riconsegnata libera e linda al sindaco Cateno De Luca, a distanza di quasi due anni dall' inizio dei lavori di demolizione da parte dell' impresa Todaro. A firmare la restituzione,



oltre al titolare della ditta, Pietro Todaro, tra gli altri il Responsabile Unico del Procedimento e attuale braccio destro del sindaco, il geologo Salvo Puccio. L' appalto da 300mila euro era stato bandito dal Dipartimento Regionale Acque e Rifiuti. Vale la pena sottolineare che, durante l' approvazione, il Piano Regolatore Portuale aveva incassato delle prescrizioni in sede di Vas. Lungo il fronte Stretto di Messina, il porto turistico previsto non si fa più. Dal lato porto - cantieri navali, ci sarà il Polo Mercantile fino alla Marina Militare, quindi versante interno con uso commerciale; sul lato esterno, la fruizione pubblica è destinata al Parco Archeologico tra i resti della Real Cittadella ma ci sono altri edifici vincolati dalla Sovrintendenza ai Beni culturali. Circa dieci anni fa, identificate quantità di mercurio, cromo, cadmio e zinco in alcuni punti ma una mappatura non esiste di fronte al Molo Norimberga, dove c' era l' ex campo da rugby. All' epoca in cui è tornata alla ribalta la valorizzazione del 'Waterfront' e, di conseguenza, il suo rilancio con tutto il fianco mercantile dall' altra parte, le ricerche sul grado di contaminazione della falda, sviluppate dall' Università di Messina, hanno maturato una stima di 70/80 milioni di euro per realizzare la bonifica e si era pensato di intercettare fondi nazionali. Il presidente Mega, a questo proposito, ha dichiarato che, lo scorso ottobre, l' Autorità di Sistema Portuale aveva presentato ai Ministeri competenti delle schede per inserire la Zona Falcata nel programma di finanziamento ma la struttura tecnica di missione non poteva esaminarla, senza le informazioni relative ai rischi dell' inquinamento. Mega si augura che, entro l' anno, la bonifica contrattualizzata per le analisi preliminari e il periodo di studio possa approdare a buon punto, ipotizzando almeno tre mesi dall' inizio dei lavori veri e propri. Ridonare la Zona Falcata a chi vive, abita e lavora nel territorio, secondo le linee guida stabilite dal Piano Regolatore Portuale, rientra negli obiettivi strategici dell' AdSP dello Stretto. La collaborazione con Sogesid ha forgiato un' impalcatura di supporto specializzato che consentirà di fare presto e bene, rispettando il quadro normativo con le più avanzate tecniche, oggi comprovate per 'ripulire' i siti inquinati. Il Presidente Gallo sta contribuendo con impegno tecnico, in linea con la mission aziendale che vige con i due ministeri di riferimento. Sogesid opera già in altri scali portuali, accostandosi alle istituzioni in processi di alta complessità e vuole inanellare «risultati tangibili alla comunità messinese». Il Sottosegretario Barbara Floridia ha fatto un plauso all' esperienza dei tecnici di Sogesid sulla sostenibilità ambientale e all' Authority che ha avuto l' interesse della collettività al centro delle proprie azioni. «La Zona Falcata, gioiello e patrimonio dei messinesi e non solo - ha concluso -, deve rivedere al più presto la luce con la pronta bonifica delle aree e la riprogettazione degli spazi di vivibilità». Ad associarsi ai commenti anche i portavoce nazionali e regionali del M5S Francesco D' Uva, Grazia D' Angelo, Valentina Zafarana e Antonio De Luca: «Un passaggio propedeutico per una zona nevralgica nel Mediterraneo per lo sviluppo economico e turistico della città, proprio come l' ex Fiera. Chilometri e chilometri di costa devono tornare a essere propulsivi e produttivi, per restituire decoro a lungo negato e tante opportunità lavorative e imprenditoriali per troppo tempo gettate al vento». I Pentastellati non mancano di ringraziare la loro senatrice Floridia e l' Autorità di Sistema Portuale, che il M5s ha fortemente voluto, schivando l' accorpamento con Gioia Tauro e spingendo la rifunionalizzazione che concerne tutto il lungomare, dal Baby Park alla Rada San Francesco.

Messina bonifica la Zona Falcata

MESSINA Un nuovo impulso per la riqualificazione della Zona Falcata di Messina, con il potenziamento delle basi tecniche e scientifiche necessarie alla sua bonifica: con questo obiettivo l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha siglato con Sogesid, Società in house dei ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, una convenzione incentrata sulla caratterizzazione ambientale delle zone A, B e D di questa area situata all'ingresso del porto di Messina, alla cui punta è eretta la stele della Madonna della Lettera. Dopo la firma dell'atto, per approfondirne gli obiettivi si è svolto nella sede dell'Autorità di Messina un incontro con gli organi di informazione alla presenza del presidente Mario Paolo Mega, del presidente e amministratore delegato di Sogesid Carmelo Gallo e del sottosegretario di Stato Barbara Floridia. La Convenzione prevede che venga, innanzitutto, aggiornato e integrato il Piano di caratterizzazione ambientale: saranno raccolti dati e informazioni sull'assetto piezometrico, la parametrizzazione idrodinamica dell'acquifero e lo stato di contaminazione della falda nelle tre zone interessate. Sogesid gestirà la fase esecutiva del Piano, realizzando analisi, elaborazioni e valutazioni dei dati che emergeranno. La Società dovrà poi ricostruire il modello idrogeologico e di diffusione degli inquinanti con l'ausilio di modelli numerici e software dedicati, producendo una prima identificazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica del sito. Il presidente Mario Mega dell'Autorità Portuale di Sistema ha dichiarato: La restituzione della Zona Falcata alla fruizione urbana, secondo le linee guida stabilite dal Piano Regolatore Portuale, è uno degli obiettivi strategici dell'AdSP dello Stretto. Fondamentale è in questa prospettiva avviare quanto prima gli interventi di bonifica per i quali occorre dotarsi dei relativi progetti oltre che dei finanziamenti. L'attivazione di questa intesa con Sogesid, sin dalla fase dell'esecuzione delle caratterizzazioni del sottosuolo ormai di prossimo avvio, ha la finalità di operare con il supporto di una struttura tecnica specializzata che ci consentirà di fare presto e bene, rispettando il complesso quadro normativo che sovrintende a questo settore, ma soprattutto secondo le più avanzate tecniche oggi validate per le bonifiche dei siti inquinati.



«Serve un presidente a tempo pieno»

Augusta. Contro la scelta assunta dal governo nazionale nell' indicazione del nuovo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** si scagliano i sindaci di Augusta, Melilli e Priolo, rispettivamente Giuseppe Di Mare, Giuseppe Carta e Pippo Gianni che chiedono un incontro urgente alla Regione. Scelta da questi ultimi contestata in quanto l' attuale commissario dell' Adsp Alberto Chiovelli non sarebbe la persona adatta a ricoprire tale incarico: «perché svolge anche diverse altre funzioni ministeriali, dedicandosi all' ente **portuale** solo pochi giorni a settimana» sottolineano i sindaci dei comuni ricadenti nella circoscrizione in cui è ubicato il porto di Augusta. Ricordano che con una lettera antecedente all' indicazione data ministro delle Infrastrutture Giovannini a tale nomina il 20 aprile scorso è stata rappresentata l' urgenza e la necessità di nominare il presidente della Adsp Augusta -Catania: «tra cittadini di comprovata esperienza e qualificazione professionale, conoscitore della portualità siciliana, con la disponibilità a dedicarsi solamente e completamente all' ufficio di presidente» sottolineano i sindaci del triangolo industriale. Per Di Mare, Carta e Gianni: «l' indicazione di nomina di Chiovelli (58 anni, originario di Roma, ingegnere meccanico, funzionario ministeriale), non corrisponde al profilo auspicato, sembrando rispondere più ad esigenze di riorganizzazione delle funzioni apicali del ministero delle Infrastrutture che ad una maggiore attenzione alle reali esigenze della Adsp della Sicilia orientale». I sindaci, nella missiva inviata al governatore Nello Musumeci e agli assessori regionali alle Infrastrutture, Marco Falcone e all' Economia, Gaetano Armao, puntualizzano che, dalle dichiarazioni di disponibilità pervenute al Mit a seguito delle "manifestazioni di interesse per rinnovo organi di vertice delle Adsp del 27 agosto 2020, sono moltissime le candidature di cittadini siciliani: «di comprovata esperienza professionale che potrebbero rivestire con abnegazione e impegno costante il ruolo di presidente». Stigmatizzano, inoltre, il fatto che, l' indicazione del ministro Giovannini è avvenuta: «senza alcuna considerazione alle rimozioni della classe politica locale, degli operatori portuali e dei dipendenti sulla scelta di una nuova governance, che, in discontinuità con logiche del passato, possa essere in grado di gestire e progettare concretamente nuove linee di sviluppo per la portualità della Sicilia orientale».

Di Mare, Carta e Gianni, ritenendo che sia necessaria una più approfondita valutazione delle disponibilità pervenute al Mit chiedono al governatore della Sicilia di rappresentare al ministro le loro perplessità e negare, per tali motivazioni, l' intesa sul nominativo di Chiovelli.

Agnese Siliato.



I l piano

Non solo il Ponte "Ecco cosa nega il Recovery all' Isola"

Le autostrade della parte meridionale dell' Isola i collegamenti interni e le ferrovie nel sud- est E sul porto- hub è sfida tra Augusta e Gela

di Claudio Reale Ci sono le autostrade della parte meridionale dell' Isola, i collegamenti interni, le ferrovie del sud-est. E poi, naturalmente, il grande Moloch di sempre, il Ponte sullo Stretto o un suo parente prossimo, invocato adesso sia dal presidente della Regione Nello Musumeci che dal sottosegretario alle Infrastrutture Giancarlo Cancelleri. Sono le opere che nel Recovery plan non ci saranno: le tante infrastrutture che secondo analisti e politici servono alla Sicilia per spiccare il volo e recuperare il gap con il resto del Paese. «Il Recovery - promette Cancelleri - non è l' ultima occasione. È l' inizio di un percorso. Tante opere verranno, usando i fondi che il governo recupererà inserendo nel Piano di ripresa e resilienza cantieri già finanziati». Il nodo che tutti invocano, ad esempio, è un porto- hub, cioè una grande infrastruttura che faccia da snodo navale nel Mediterraneo. Con una disputa non da poco sul luogo che deve ospitarlo: Marsala reclama da sempre la trasformazione di quello esistente, ma la stessa candidatura è stata avanzata per Augusta dal sindaco Giuseppe Di Mare e dalla presidente di **Assoporti** (ed ex assessora nell' era Cuffaro) Marina Noè.

Cancelleri, incalzato ieri sul tema da Musumeci, ha avanzato un' idea diversa: « Io - specifica l' esponente del Movimento 5 Stelle - lo farei a Gela ».

E se il piano presentato dalla giunta Musumeci prevedeva, oltre che il Ponte, anche un aeroporto internazionale a Milazzo, rimanendo più con i piedi per terra l' assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone e lo stesso governatore battono da tempo sul completamento della rete autostradale, che nella Sicilia meridionale è sostanzialmente monca. « Se si vuole fare una piattaforma con un hub a Gela - ragiona ad esempio il presidente dell' Autorità portuale della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti - abbiamo la necessità di interconnetterlo. Altrimenti ogni opera diventa una cattedrale nel deserto: serve il completamento dell' anello autostradale che copra anche l' Agrigentino e il Nisseno, l' alta velocità ferroviaria, ma soprattutto serve un collegamento fra le varie infrastrutture » . « La prima opera - annota invece il segretario generale della Fit- Cisl, Dionisio Giordano - è però una sola. Il Ponte, il Ponte, il Ponte».

Il piano, però, non lo cita nemmeno: si punta piuttosto sulle ferrovie, soddisfacendo così una richiesta esplicita degli ambientalisti. Che però sottolineano ancora alcune lacune: «Nel sud-est - osserva il leader di Legambiente in Sicilia Gianfranco Zanna - la linea ferroviaria non è elettrificata. Lì servirebbero i treni a idrogeno » . Anche per un problema strategico: «Ragusa e i mercati di Vittoria e Comiso - spiega il segretario generale della Fillea- Cgil siciliana, Giovanni Pistorio - non sono sufficientemente con il resto della rete ferroviaria. Se io devo vendere il pomodoro a Milano lo devo mettere su gomma, con un costo aggiuntivo.

I produttori non possono scaricare il prezzo sul consumatore, altrimenti non sarebbero competitivi: di conseguenza ci rimettono » . Non è l' unico nodo da questo punto di vista: « Bisognerebbe potenziare la stazione di Caltanissetta Xirbi, collegandola a Canicattì - prosegue Zanna - e poi rendere completa la linea ferroviaria Gela- Comiso- Vittoria-



Siracusa ». Un' inchiesta Rai ha mostrato come da Gela a Catania siano necessarie 5 ore in treno: «Così - si arrabbia Monti - le nostre merci non saranno mai competitive».

L' altro buco nero è la rete delle provinciali. «Per 70 strade - s' infuria Giordano - c' erano 100



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

milioni. Sette progetti sono andati in porto, tutti in Sicilia orientale. E gli altri? Nel Recovery il tema delle infrastrutture secondarie non è toccato. La rete viaria provinciale è un problema tutto da affrontare». «L' assenza di collegamenti - annota Pistorio - fa aumentare il divario nella fruizione dei servizi: quelli che possono raggiungerli in 15-30 minuti sono cittadini di serie A, gli altri di serie B. Questo provoca desertificazione nelle aree interne e in definitiva emigrazione ». È la grande scommessa del futuro. Sperando che dopo il Recovery plan passi un altro treno. Perché le infrastrutture siciliane aspettano ancora di essere messe al passo con il resto del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per il rilancio si punta sull' export

Musumeci: «Il brand Sicilia continua a conquistare spazi di mercato»

palermo Il rilancio dell' Italia e della Sicilia attraverso l' export, il ruolo di Marsala ma anche la necessità di risolvere i conflitti nel Mediterraneo. Sono alcuni dei temi affrontati dal presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, in apertura della conferenza stampa nazionale, ospitata a Palazzo Orleans, per presentare la terza edizione degli Stati generali dell' export, che si terranno a Marsala dal 24 al 26 settembre. L' evento è organizzato dal Forum Italiano dell' Export, presieduto da Lorenzo Zurino. «La terza edizione degli Stati Generali dell' export - ha detto Musumeci - consente di cogliere una grande opportunità: quella di proiettare nel mondo un' immagine del Sud Italia che non intende arrendersi neppure nel momento più difficile della propria storia economica e sociale dal dopoguerra ad oggi». La Sicilia nel mercato internazionale, ha proseguito il governatore, «si distingue in diversi settori: turismo, beni culturali e prodotti alimentari. Il brand Sicilia continua a conquistare spazi di mercato, è una delle carte vincenti della nostra economia. Marsala è la città simbolo dell' esportazione dei prodotti di qualità della Sicilia. La scelta compiuta con il presidente Zurino è di buon auspicio per rinnovare l' impegno dell' Isola ad andare avanti». Musumeci si è poi rivolto al ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, Luigi Di Maio, che ha partecipato in videoconferenza: «Le chiedo di occuparsi personalmente della soluzione definitiva dei conflitti che i nostri pescatori sono costretti a subire con le motovedette libiche e tunisine nel Mediterraneo. I nostri pescherecci vanno lì per portare a casa un pezzo di pane. E in 70 anni ci sono state centinaia di vittime in questo assurdo conflitto con i nostri paesi amici del Nord Africa».

Il ministro Di Mario ha sottolineato che «la Sicilia e il Sud dell' Italia sono tra le migliori espressioni del nostro territorio e come ministero siamo impegnati a sostenere e ad accompagnarli sui mercati esteri. Il sostegno al made in Italy infatti è una vocazione primaria per il nostro ministero: l' export è uno dei primi motori di crescita e di occupazione della nostra economia e lo è ora più che mai dopo questa pandemia. Sono lieto che la prossima edizione degli Stati generali dell' Export si terrà in Sicilia - ha proseguito il ministro -, una regione conosciuta in tutto il mondo per le sue bellezze e per la sua storia millenaria.

E ne sono un esempio i Florio, la famiglia di imprenditori siciliani che rappresenta il filo rosso della prossima edizione».

Secondo Alfonso Dolce, amministratore delegato del gruppo Dolce&Gabbana, «la digitalizzazione è la prima superstrada di cui un' azienda ha bisogno. È anche quella possibilità di tracciare in maniera naturale quel prodotto che nasce in un distretto, in un territorio e che solo lì può nascere attraverso delle competenze precise: storiche, culturali, di acqua, di luce, di sole. I famosi distretti territoriali sono unici e fondamentali per poter esportare eccellenze e non avere centri univoci». Dal canto suo Massimo Vincenzo Grillo, sindaco di Marsala, si è detto «onorato che i marsalesi ospiteranno gli Stati Generali dell' Export. Oggi riscontro un senso di rispetto istituzionale. Marsala è il luogo ideale per tenere questo evento sul made in Italy e ripartire». Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del mare di Sicilia Occidentale, ha aggiunto che «ci troviamo in una terra che ha molte eccellenze da raccontare, molte eccellenze che possono rappresentare bene la Sicilia nel mondo. Abbiamo bisogno di cominciare a ragionare in



termini di intermodalità, di infrastrutturazioni intelligenti, di risposta al mercato concrete e quindi di dialogo con il mercato e per far questo abbiamo bisogno di una fase nuova di industrializzazione».



Gazzetta del Sud

Palermo, Termini Imerese

All' incontro ha preso parte anche Giancarlo Cancellieri, sottosegretario alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili: «Non esistono luoghi dove possa continuare la cultura del commercio se le infrastrutture non esistono. È importante avere una visione.

Non è più rinviabile la questione dell' attraversamento stabile dello Stretto. Il ministro Giovannini è molto attento sulla questione. Servirà un grande porto commerciale e secondo me Gela è il porto naturale. L' aeroporto di Comiso rappresenta anche un' opportunità che non possiamo mancare. Nei prossimi 10 anni dobbiamo vivere una stagione di grandi infrastrutture per affrontare una sfida più grande come Italia. Comincia oggi un lungo cammino che deve portare l' Italia da centro del mediterraneo geografico al centro del mediterraneo commerciale».

Export: Musumeci, proiettiamo brand Sicilia nonostante Covid

(ANSA) - PALERMO, 23 APR - Il rilancio dell' Italia e della Sicilia attraverso l' export, il ruolo di Marsala (Tp) ma anche la necessità di risolvere i conflitti nel Mediterraneo. Sono alcuni dei temi affrontati dal presidente della Regione siciliana, Nello Musumeci, in apertura della conferenza stampa nazionale, ospitata a Palazzo Orleans, per presentare la terza edizione degli Stati generali dell' export che si terranno a Marsala dal 24 al 26 settembre. L' evento è organizzato dal Forum Italiano dell' Export, presieduto da Lorenzo Zurino. "La terza edizione degli Stati Generali dell' export consente di cogliere una grande opportunità: quella di proiettare nel mondo un' immagine del Sud Italia che non intende arrendersi neppure nel momento più difficile della propria storia economica e sociale dal dopoguerra ad oggi - ha detto Musumeci - L' Isola nel mercato internazionale si distingue in diversi settori: turismo, beni culturali e prodotti alimentari. Il brand Sicilia continua a conquistare spazi di mercato, è una delle carte vincenti della nostra economia. Marsala è la città simbolo dell' esportazione dei prodotti di qualità della Sicilia. La scelta compiuta con il presidente Zurino è di buon auspicio per rinnovare l' impegno dell' Isola ad andare avanti". Musumeci si è poi rivolto al ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Luigi Di Maio, che ha partecipato in videoconferenza: "Le chiedo di occuparsi personalmente della soluzione definitiva dei conflitti che i nostri pescatori sono costretti a subire con le motovedette libiche e tunisine nel Mediterraneo. I nostri pescherecci vanno lì per portare a casa un pezzo di pane. E in 70 anni ci sono state centinaia di vittime in questo assurdo conflitto con i nostri paesi amici del Nord Africa". All' incontro hanno partecipato anche il sottosegretario alle Infrastrutture e alla Mobilità sostenibili, Giancarlo Cancellieri; il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna; il presidente dell' **Autorità Portuale** della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti; il presidente dell' Irfis, Giacomo Gargano; l' amministratore delegato di Dolce & Gabbana, Alfonso Dolce e il sindaco di Marsala, Massimo Vincenzo Grillo. (ANSA).



Porti: Monti, utile 25 mln per Autorità Sicilia occidentale

"Domani approviamo il bilancio, quando sono arrivato ho trovato un utile di 313 mila euro e 400 milioni di residui passivi. Ora chiudiamo il bilancio con 25 milioni di utile d'esercizio". Così il presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, alla presentazione della terza edizione degli Stati Generali dell'Export organizzati dal Forum Italiano dell'Export e in programma dal 24 al 26 settembre a Marsala, in provincia di Trapani. (ANSA).



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Sistema portuale Palermo, 25 milioni di utili nel 2020

Il presidente Pasqualino Monti anticipa i contenuti del bilancio dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, che dovrebbe essere approvato domani

Nel corso della presentazione degli Stati generali dell' export, che si terranno a Marsala dal 24 al 26 settembre, il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, **Pasqualino Monti**, ha anticipato il bilancio 2020 dell' authority. «Domani approviamo il bilancio, quando sono arrivato ho trovato un utile di 313 mila euro e 400 milioni di residui passivi. Ora chiudiamo il bilancio con 25 milioni di utile d' esercizio», ha detto **Monti**. - credito immagine in alto.



II Secolo XIX

Focus

Via dal Recovery l'obbligo per gli armatori di usare i camalli per scaricare le navi: abilitati gli equipaggi. E le aziende potranno avere più banchine

Porti, ora spunta una maxi-liberalizzazione

ALBERTO QUARATI

Genova In poche righe, la bozza del Recovery Plan che sarà discussa oggi in Consiglio dei ministri liquida 20 anni di dibattiti e battaglie nei porti: al capitolo 2 ("Le riforme abilitanti, semplificazione e concorrenza") sono previste due misure - il «superamento del vincolo di autoproduzione» e il «superamento nei porti di medie e grandi dimensioni del cumulo di concessioni» destinate a fare discutere.

L' autoproduzione è l' obbligo, all' interno dei porti, di affidare i lavori di «carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento merci» (come recita il Pnrr) ai lavoratori delle banchine (camalli variamente organizzati o dipendenti diretti dei terminalisti, cioè le aziende che gestiscono su concessione dello Stato le banchine portuali). Vincolo contestatissimo dagli armatori - che per queste mansioni invece preferirebbero utilizzare gli equipaggi delle loro navi - l' autoproduzione è un tema di scontro da decenni, e non solo in Italia, ma in tutti i porti del mondo occidentale, tanto che esiste una clausola - la Dockers' Clause, contrattata dal sindacato internazionale dei trasporti (Ilf) e dalla principale organizzazione datoriale dei marittimi (Imec) - cui si possono appellare, per essere tutelati, portuali ed equipaggi che vogliono opporsi a questa pratica.

Nel decreto Rilancio, il governo Conte II aveva addirittura rinforzato il vincolo all' autoproduzione, con un emendamento del Pd al decreto Rilancio criticato dalla Lega e dagli armatori. Ora la svolta a U: l' autoproduzione, si legge nel Pnrr, è un vincolo da «eliminare», perché «rafforza le dinamiche concorrenziali»: concetto che ricalca la tesi delle associazioni armatoriali, ma anche degli appunti inviati a marzo dall' Antitrust al premier Mario Draghi in vista della revisione della Legge annuale sulla concorrenza.

L' Ancip, l' associazione delle imprese e compagnie portuali, si appella al ministro del Lavoro, Andrea Orlando, così come a quello dei Trasporti, Enrico Giovannini.

Anche i sindacati, che da sempre contrastano l' autoproduzione per ragioni di sicurezza e tutela del lavoro, sono sul piede di guerra. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti mettono in guardia però anche sull' altra misura "liberalizzatrice" del Recovery (pure questa suggerita dall' Antitrust e nei fatti già applicata ad esempio a Genova): la possibilità per un' azienda di avere più concessioni in porto. Le banchine degli scali, si diceva, sono demanio marittimo, e sono appunto suddivise in varie concessioni (come le spiagge, di cui però nel Recovery pare non esserci traccia della revisione concessoria suggerita ancora dall' Antitrust). Per i sindacati, la misura sortirebbe l' effetto opposto a quello desiderato: «Il rischio di monopolio all' interno dei porti».



Porti: M5S, approvata risoluzione per superare le criticità emerse in merito alle operazioni di dragaggio nei nostri porti

(FERPRESS) Roma, 23 APR Sviluppo delle infrastrutture portuali e tutela dell'ambiente. Su questo oggi abbiamo approvato, all'unanimità, una risoluzione affinché il Governo si impegni ad assumere ogni iniziativa per superare le criticità emerse negli ultimi anni in merito alle operazioni di dragaggio nei nostri porti, con un pieno rispetto dell'ambiente marino, così in una nota congiunta le deputate e i deputati del MoVimento 5 Stelle delle commissioni Ambiente e Trasporti. La risoluzione approvata, a prima firma del collega di Iv Lucano Nobili aggiungono -, è frutto di un lungo lavoro trasversale tra le diverse forze politiche e sottolinea l'importanza strategica che i nostri porti devono avere per l'economia italiana. Le norme sui dragaggi hanno mostrato diverse criticità negli ultimi anni che il Ministero dell'Ambiente, ora della Transizione Ecologica, ha messo sotto la lente di ingrandimento con un gruppo di lavoro ad hoc. Con questa risoluzione chiediamo al governo di intervenire celermente, adeguando anche le normative in materia, coniugando sviluppo infrastrutturale e rispetto dell'ambiente. Una misura importante che mette insieme sia le esigenze dei sistemi portuali sia la salvaguardia dei principi ambientali senza i quali non si può immaginare uno sviluppo sostenibile concludono.



Le compagnie di navigazione containerizzate - sentenza l' UNCTAD - non sono responsabili dell' escalation del valore dei noli marittimi

L'organo dell'Onu conferma che l'aumento delle tariffe di trasporto marittimo avrà un rilevante impatto sui consumatori. Le opinioni degli armatori e quelle dei caricatori e degli spedizionieri sui motivi che negli ultimi mesi hanno determinato un eccezionale aumento del valore dei noli marittimi, in coincidenza con il dilagare della pandemia di Covid-19 a livello mondiale, sono assolutamente antitetiche. I primi spiegano, grossomodo, che la crisi sanitaria ha avuto un effetto immediato sui flussi di approvvigionamento delle nazioni determinando una repentina crescita della domanda di trasporto marittimo, in particolare containerizzato, che ha conseguentemente causato una carenza di capacità disponibile per soddisfare tale richiesta. Da qui il rialzo dei noli necessario anche per coprire i nuovi costi determinati dall'impatto negativo di queste circostanze eccezionali sulla supply chain marittima, a partire da quelli per il riposizionamento dei container vuoti. I secondi, a grandi linee, accusano gli armatori di mettere scientemente in atto pratiche commerciali scorrette e, per di più, di violare deliberatamente contratti in vigore imponendo, è questa in sintesi l'accusa, noli il cui cospicuo

valore è creato artificialmente dirottando la capacità di trasporto navale laddove risulta più redditizia e trasferendo sulla merce i costi generati da un inefficiente ma lucroso utilizzo delle risorse. Da diversi mesi le rappresentanze internazionali dei caricatori e degli spedizionieri stanno rivolgendo appelli ad organismi nazionali e sovranazionali affinché indaghino su questo fenomeno e pongano un freno all'escalation dei noli che - denunciano - ha un devastante impatto sulle economie, in particolare sulle esportazioni. Se la statunitense Federal Maritime Commission (FMC) ha annunciato l'avvio di un'analisi del mercato dello shipping containerizzato, la Commissione Europea ha fatto sapere che, a meno che caricatori e spedizionieri non producano prove che i vettori marittimi stanno deliberatamente distorto il mercato, non intraprenderà alcuna azione né alcuna verifica della situazione. Oggi però un'organizzazione sovranazionale ha reso noto di aver non solo analizzato la situazione, ma anche di aver compreso quali sono i fattori che l'hanno generata. Avendo risolto il caso, ovviamente ha anche pronunciato il proprio verdetto, riconoscendo l'innocenza degli incriminati. Secondo la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD), infatti, gli armatori non sarebbero responsabili del rialzo dei noli marittimi che hanno toccato valori mai raggiunti in precedenza. Qualche colpa - ammette l'UNCTAD - i vettori marittimi c'è l'hanno, ma evidentemente non sufficiente per pronunciare una sentenza di condanna. L'organo delle Nazioni Unite ha confermato che il problema sussiste ed è serio. «Circa l'80% delle merci che consumiamo - ha ricordato Jan Joffman, responsabile della sezione Trade and Logistics dell'UNCTAD - viene trasportato dalle navi, ma lo dimentichiamo facilmente». «L'incidente della Ever Given - ha aggiunto riferendosi al recente arenamento della portacontainer nel canale di Suez che ha causato il blocco per sei giorni di questa importante arteria marittima - ha ricordato al mondo quanto affidamento riponiamo sul trasporto marittimo». Secondo l'analisi dell'UNCTAD, infatti, l'incidente della Ever Given, che ha praticamente bloccato il traffico marittimo containerizzato sull'importante rotta est-ovest, ha innescato una nuova impennata del valore dei noli spot dello shipping containerizzato che - ha rilevato l'organo dell'Onu - in precedenza aveva iniziato a stabilizzarsi dopo i massimi storici raggiunti durante la pandemia di Covid-19. L'UNCTAD ha evidenziato che, essendo i noli marittimi una componente fondamentale dei costi degli scambi commerciali, il nuovo aumento del loro



valore rappresenta un' ulteriore sfida per l' economia mondiale proprio mentre ancora lotta per riprendersi dalla peggiore crisi mondiale dopo la Grande Depressione, dato che quasi tutti i prodotti manifatturieri come vestiti, medicinali e prodotti alimentari vengono spediti in container.



Informare

Focus

«Le conseguenze - ha confermato Hoffman - colpiranno la maggior parte dei consumatori e molte aziende non saranno in grado di sopportare il peso di noli più elevati e lo trasferiranno sui loro clienti». Passando all'analisi delle cause che hanno provocato questa difficile situazione, in un policy brief l'UNCTAD rileva che durante la pandemia, contrariamente alle aspettative, la domanda di trasporto marittimo containerizzato è aumentata, salendo rapidamente dopo un iniziale rallentamento. «I mutamenti dei modelli di consumo e di acquisto innescati dalla pandemia, tra cui un aumento del commercio elettronico, nonché le misure di lockdown - spiega il documento - hanno portato infatti ad una crescita della domanda di importazioni di beni di consumo, gran parte dei quali viene trasportata per via marittima in container». Secondo tale analisi, inoltre, i volumi di spedizioni containerizzate marittime sono anche ulteriormente aumentati nel momento in cui alcuni governi hanno allentato i blocchi e approvato pacchetti di stimolo nazionali e le aziende hanno incrementato le loro scorte in vista di nuove ondate della pandemia. «L'aumento della domanda - osserva il policy brief - è stato più rilevante del previsto e non è stato soddisfatto da una sufficiente offerta di trasporto marittimo». «Vettori, porti e spedizionieri - si legge ancora - sono stati tutti colti di sorpresa. I container vuoti sono stati lasciati in località in cui non erano necessari, e non era stato pianificato il loro riposizionamento». L'UNCTAD ammette tuttavia che le cause che hanno portato a questa situazione sono complesse e includono mutamenti e squilibri dei modelli degli scambi commerciali, la gestione della capacità da parte dei vettori all'inizio della crisi e i perduranti ritardi nei collegamenti tra i nodi di trasporto, come i porti, dovuti alla crisi sanitaria. L'organo delle Nazioni Unite sottolinea inoltre che l'impatto sui noli è stato maggiore relativamente alle rotte marittime che servono le regioni in via di sviluppo, proprio dove consumatori e aziende non sono in grado di sostenerlo. Attualmente - precisa il documento - i noli per il Sud America e per l'Africa occidentale sono più elevati rispetto a quelli per le altre principali regioni economiche. Ad esempio, all'inizio di quest'anno i noli per le spedizioni marittime dalla Cina al Sud America risultavano aumentati del +443% rispetto al +63% dei traffici tra l'Asia e la costa orientale del Nord America. In parte - specifica l'UNCTAD - ciò si spiega nel fatto che le rotte dalla Cina alle nazioni del Sud America spesso sono più lunghe e sono necessarie più navi per realizzare un servizio settimanale su queste rotte, il che significa pure che molti container sono bloccati su queste rotte. «Quando i container vuoti scarseggiano - rileva il documento - un importatore in Brasile o in Nigeria deve pagare non solo per il trasporto del container pieno in importazione, ma anche per il costo per le spese di sosta dei container vuoti». L'UNCTAD spiega inoltre che un altro fattore è costituito dalla mancanza di carichi di ritorno: ad esempio le nazioni in Sud America e Africa occidentale importano più prodotti finiti di quanti ne esportano e per le compagnie di navigazione è costoso riportare i container vuoti in Cina su rotte marittime lunghe. Se il verdetto dell'UNCTAD è che nessuno è colpevole essendosi verificata una concomitanza di circostanze sfavorevoli, ritenendo evidentemente che la scelta dei vettori marittimi di non caricarsi dei costi del riposizionamento di container vuoti non costituisce un crimine, prima di togliere la seduta l'organo dell'Onu ha tuttavia voluto portare l'attenzione su tre problemi da affrontare affinché una situazione analoga non si verifichi in futuro. Secondo l'UNCTAD, è necessario portare avanti le riforme per facilitare gli scambi commerciali, è necessario migliorare le attività di monitoraggio e previsionali sul trasporto marittimo e c'è anche bisogno di un rafforzamento delle autorità nazionali garanti della concorrenza.

Presidenze: le cinque promosse

ROMA Eppur si muove, direbbe Galileo Galilei. Dopo svariate settimane dall'insediamento, il ministro Giovannini sta rinnovando i vertici delle Autorità di Sistema Portuale scaduti da tempo e definisce gli obiettivi strategici delle stesse **AdSP**. Val la pena di riportare esattamente la nota del Ministero, riservandoci a conferme avvenute il commento. È stata inviata ai presidenti delle Regioni interessate la richiesta di intesa sui nominativi proposti, come prevede la legge. Il riscontro da parte delle Regioni dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita. Sono cinque le Autorità portuali per le quali i presidenti sono in corso di nomina: l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (presidente indicato Fulvio Lino Di Blasio); l'Autorità del Sistema Portuale di Gioia Tauro (presidente indicato Andrea Agostinelli); l'Autorità del Sistema Portuale della Sicilia Orientale (presidente indicato Alberto Chiovelli); l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (presidente indicato Ugo Patroni Griffi); l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (presidente indicato Matteo Africano). Per altre due Autorità Portuali dice il documento il Ministero sta procedendo all'acquisizione delle manifestazioni di interesse per proporre i nuovi presidenti. Si tratta dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Contestualmente al rinnovo dei vertici delle Autorità di Sistema Portuale dice ancora la nota ufficiale il ministro ha firmato la direttiva che individua per l'anno 2021 gli obiettivi in base ai quali verrà calcolata la parte variabile delle retribuzioni dei presidenti. Nello specifico, la direttiva fa riferimento alle politiche del governo legate all'accelerazione degli investimenti pubblici, alla sostenibilità, all'efficientamento dei processi amministrativi e, tenendo conto degli effetti dell'emergenza sanitaria generata dal Covid-19 sul settore dei porti, individua cinque obiettivi strategici da perseguire (a cui corrispondono i relativi obiettivi operativi): accelerazione della spesa per investimenti; creazione dello sportello unico per la semplificazione amministrativa e l'accelerazione dei procedimenti; attuazione delle misure per l'efficientamento energetico dei porti e l'impiego di energie rinnovabili; definizione del bilancio non finanziario dell'Ente; predisposizione del piano nazionale dei dragaggi. Il monitoraggio sul raggiungimento degli obiettivi avverrà trimestralmente da parte della Direzione generale per la vigilanza delle Autorità Portuali e il trasporto marittimo, che poi invierà una relazione conclusiva al Gabinetto del Ministro entro il 31 gennaio 2022. Fin qui il documento. Da aggiungere solo una considerazione: le nomine con le due conferme di Agostinelli e Patroni Griffi peraltro più che meritate hanno fatto tutte parte di una evidente trattativa tra partiti. Non cambia, nei decenni, il manuale Cencelli



Merlo: Subito cambio di marcia per i porti

ROMA Nella grande emergenza che si trova ad affrontare il sistema Paese, anche i primi segnali positivi che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili fa emergere, hanno la loro importanza, ma non sono né sufficienti né efficienti se non assumono caratteristiche sistematiche e non sono frutto di un quadro definito di priorità. Secondo Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Conftrasporto, è certo apprezzabile l'individuazione di un primo numero di opere e la nomina dei rispettivi commissari, ma il male oscuro che affligge i porti, evidenziatisi in modo netto come nodo strategico per la competitività del Paese, non ha ancora alcuna terapia: i dragaggi indispensabili per fare entrare le navi nei porti restano al palo così come restano in vigore procedure tanto farraginose quanto impossibili, che negano ogni prospettiva di semplificazione e continuano a bloccare centinaia di opere medie e grandi negli scali marittimi italiani. Sogniamo un grande futuro prosegue Merlo ma consentiamo a norme, procedure e burocrazia, di annientare il presente. Ciò accade anche per quanto riguarda la Conferenza dei presidenti dei porti, convocata dopo anni e anni di attesa, ma dei temi che dovrebbero essere prioritari non c'è traccia: nessuna priorità è stata data, dopo ben 27 anni di attesa, al regolamento delle concessioni ex Art 18; nonostante che su questo tema siano intervenuti l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e l'Antitrust, il Ministero non pone questo regolamento neppure in agenda e continua a non convocare (come è invece previsto dalle legge) la conferenza delle Associazioni di categoria e dei sindacati, che potrebbero e hanno il diritto di dare un contributo determinante precisa il presidente di Federlogistica a una pianificazione nazionale della portualità che continua a lamentare l'assenza di piani regolatori di sistema e che proprio su questi temi registra la proposta di **Assoport** di fornire alle Autorità di Sistema Portuale mano libera per apportare varianti ai piani esistenti, perpetuando scelte e decisioni estemporanee, destinate a innescare distorsioni e concorrenze fra porti vicini, con costi elevatissimi per l'intero sistema nazionale. Secondo Federlogistica, le varianti devono rappresentare una rara eccezione e non certo un modus operandi che è antitetico rispetto a una seria pianificazione. Lascia allibiti conclude Merlo che il ministro abbia insediato commissioni, tra cui una sugli effetti dei cambiamenti climatici, composte da illustri accademici non affiancati da chi nei porti opera e lavora, ripetendo l'atavico errore di far proliferare proposte e interrogativi senza mai trovare risposte agli stessi.



Blocco Suez: chi paga e chi rischia

MILANO Fabrizio Frisoli dal 1993 si occupa di assicurazioni e logistica, prima nell'azienda di famiglia per passare nel 2001 ad un broker multinazionale e infine dal 2009 inizia e consolida il suo percorso come assicuratore Marine, creando prodotti rivolti all'industria logistica. Nel gennaio 2021, insieme ad altri professionisti del settore (Ezio Capozucca, Mauro Colombini e Stefano Bruschetta) costituisce AssiLog, il broker tutto italiano dedicato esclusivamente alla logistica, completamente indipendente che si rivolge sia a PMI che a grandi Gruppi del settore trasporti. Gli abbiamo chiesto un'analisi sui costi presunti del blocco di Suez. Ecco il suo elaborato. * Incredibile, a volte succede l'inimmaginabile, questo evento scriverà la storia. Il blocco del Canale di Suez per l'incaglio della Ever Given, ha fatto subito presagire la portata straordinaria del sinistro. Noi addetti ai lavori abbiamo subito compreso che la componente economica non sarebbe stata l'unica ad accompagnarci, ma che tutto il sistema di supply chain a causa dell'emergere di colli di bottiglia nell'approvvigionamento globale avrebbe fatto nascere considerazioni di più ampio respiro. Da Broker di Assicurazioni mi soffermo principalmente sull'aspetto economico che tutti gli attori saranno chiamati ad affrontare: vale a dire le spese di salvataggio, le spese da sostenersi al porto di rifugio, i danni materiali a nave e merce ovvero tutte componenti dell'Avaria Generale dichiarata dal comandante della Ever Given che, nave/nolo/carico saranno chiamati a pagare proporzionalmente. Mentre per la parte armatoriale ci saranno le coperture assicurative, per la parte merci c'è da sperare che tutti i containers siano assicurati altrimenti, i cargo owners saranno chiamati a versare cash il contributo di avaria richiesto. Saranno chiamati a pagare questi danni: l'assicuratore Corpi & Macchina della Nave e l'assicuratore Merci Trasportate del carico a bordo. Ma nel mondo reale, capita che lo Shipper/Consignee indicato in polizza di carico possano essere degli spedizionieri, specialmente in spedizioni di groupage. In tal caso non invidio coloro che si trovassero nella malaugurata ipotesi in cui il proprietario delle merci non era assicurato e pertanto lo spedizioniere risulta essere il primo soggetto a cui viene chiesta la garanzia o il pagamento del dovuto per il rilascio della merce. Fortunatamente l'assicuratore merci che garantisce la responsabilità dello spedizioniere generalmente copre i contributi incombenti al carico in caso di Avaria Generale e/o compenso, spese di salvataggio sopravvenuti nel trasporto marittimo, ma purtroppo in tanti anni di attività posso testimoniare una certa resilienza della categoria forte della presunta rivalsa verso il terzo sub-vettore o effettivo autore del danno che nello specifico non trova applicazione. Finora si è parlato di soli danni materiali e diretti nonché spese in concorso di Avaria Generale senza considerare i danni consequenziali o da interruzione di attività basti pensare al solo ritardo nella ricezione della merce o eventuali penali contrattuali che, salvo eccezioni, non sono contemplati nei contratti di trasporto analogamente alle convenzioni internazionali che regolamentano il trasporto e tantomeno vengono assicurati da polizze standard. Non ultimo l'assicuratore P&I della nave sarà chiamato a far fronte alle varie richieste di risarcimento che il Canale di Suez e le oltre 400 navi rimaste in attesa di imboccare il Canale presenteranno. Ricapitolando quindi sono molteplici i soggetti: armatori, noleggiatori, operatori che hanno effettuato il salvataggio, assicuratori corpo e macchine e P&I, proprietari del carico ed operatori logistici che direttamente o indirettamente saranno coinvolti o comunque chiamati a partecipare ad un sinistro a forte impatto economico. Da operatore del mercato assicurativo devo sottolineare che una copertura merci trasportate è facilmente reperibile: direttamente sul mercato o per tramite degli operatori logistici. Mio malgrado, devo registrare che sovente le merci non vengono assicurate dall'importatore o esportatore



La Gazzetta Marittima

Focus

italiano che spesso abusa di rese (Incoterms) che non prevedono l'onere a suo carico e pertanto lasciano ad altri detta incombenza o addirittura non coprono questi rischi. Ammetto che la reputazione di noi assicuratori non facilita la diffusione di tali prodotti o la sensibilizzazione sulla materia. Concludendo mi auguro che questo evento possa essere ricordato quale esempio unico nel suo genere piuttosto che uno dei principali sinistri nell'industria Marine mondiale.

Fabrizio Frisoli

Mattioli: Riforme per comparto marittimo portuale

Redazione

ROMA Il trasporto marittimo è vitale per l'economia, come ha di recente dimostrato la crisi nel Canale di Suez, ruolo che, ha evidenziato il presidente di Confitarma Mario Mattioli nel suo intervento al workshop Economia del Mare, porto di Napoli, Zes. Obiettivo 2030 organizzato dall'Associazione Sud e Mediterraneo, è spesso incredibilmente invisibile agli occhi delle istituzioni e dell'opinione pubblica con evidenti ripercussioni per gli operatori del settore marittimo-portuale. Nonostante tutto, anche durante i mesi più duri della pandemia Covid 19, gli operatori non si sono mai fermati, garantendo gli approvvigionamenti necessari per la vita quotidiana di tutti i cittadini. Per quanto riguarda la portualità, Mattioli ha sottolineato che il gran numero di porti nel nostro Paese, le loro dimensioni e le difficoltà per il loro adeguamento all'evoluzione dei traffici, non facilitano l'efficienza della catena logistica con conseguenti elevati costi che creano un gap enorme rispetto agli altri Paesi, anche a discapito della capacità attrattiva dei nostri scali rispetto sia ai porti del Nord Europa, più grandi e più efficienti, sia a quelli della sponda sud del Mediterraneo che si sono dotati di Free Tax Zone molto concorrenziali. Il porto di Napoli, in particolare, nonostante la sua invidiabile posizione al centro del Mediterraneo e i numerosi attracchi per le navi passeggeri e per le portacontainer, ancora non ha collegamenti con l'entroterra adeguati e ciò inevitabilmente incide sulle sue potenzialità di sviluppo che invece potrebbero portare grandi benefici non solo alla Regione Campania ma a tutto il Paese. Sulle Zes, che anche nel DEF sono destinatarie di fondi, specie per il porto di Napoli potrebbero rappresentare un ottimo strumento di sviluppo del territorio e di attrazione di investimenti esteri. La nostra preoccupazione, purtroppo, è che ancora una volta i tempi di attuazione siano troppo lunghi. Basti pensare che dopo quattro anni dalla legge istitutiva delle Zes, siamo ancora in attesa di provvedimenti attuativi. Oggi il Governo, che gode di un amplissimo sostegno parlamentare, non ha più alibi per fare le riforme necessarie al Paese e in particolare quelle che interessano il comparto marittimo portuale. Perdere quest'occasione vorrebbe dire, in un mondo che va sempre più veloce, che rischiamo di perdere importanti opportunità di sviluppo.



Covid: indennizzi per 24 mln agli ormeggiatori

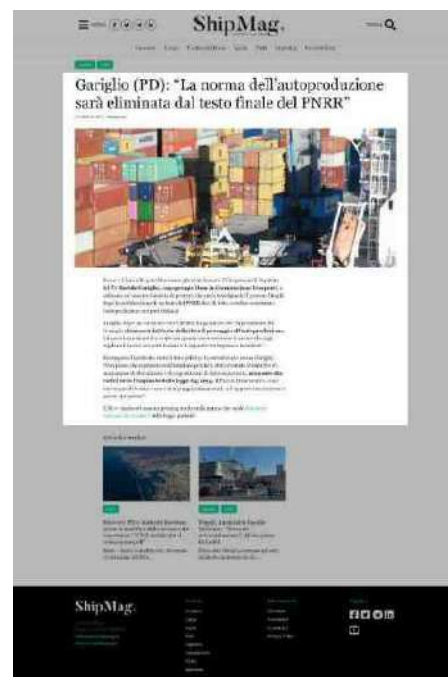
Redazione

ROMA Firmato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini il decreto che sblocca indennizzi per 24 milioni di euro, per l'anno 2020, agli ormeggiatori che operano nei porti italiani e che hanno subito perdite a causa della crisi pandemica. Il provvedimento, che ha ricevuto il via libera dalla Commissione europea per quanto riguarda la compatibilità con le norme sugli aiuti di Stato, attua il decreto legge 34/2020 Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, convertito dalla legge 17 luglio 2020 n. 77. La cifra di 24 milioni viene riconosciuta a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeggio, compensazioni per i corrispettivi non riscossi a fronte di servizi effettuati tra il primo febbraio e il 15 ottobre 2020 e per le minori entrate derivanti dalle riduzioni tariffarie previste dall'Autorità marittima. Le domande per richiedere l'indennizzo, che possono essere inviate direttamente o tramite l'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaoli Porti Italiani (Angopoi), devono essere corredate della documentazione, specificata nel decreto, che attesti perdite, mancati ricavi e corrispettivi non percepiti.



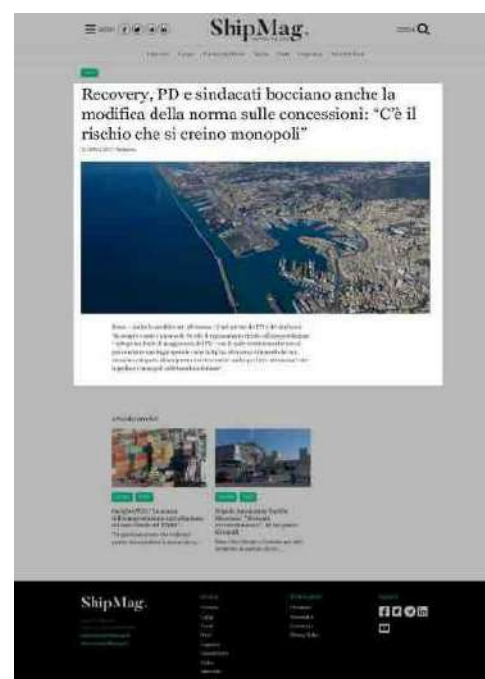
Gariglio (PD): La norma dell'autoproduzione sarà eliminata dal testo finale del PNRR

Roma L'incendio potrebbe essere già stato domato. Ci ha pensato il deputato del PD Davide Gariglio, capogruppo Dem in Commissione Trasporti, a soffocare sul nascere l'ondata di protesta che stava travolgendo il governo Draghi dopo la pubblicazione di un testo del PNRR che, di fatto, avrebbe autorizzato l'autoproduzione nei porti italiani. Gariglio, dopo un confronto con il MIMS, ha garantito che la presidenza del Consiglio eliminerà dal testo definitivo il passaggio all'autoproduzione. Un gesto importante che conferma quanto siano moderne le norme che oggi regolano il lavoro nei porti italiani e il rapporto tra imprese e lavoratori. Ricomposto l'incidente, resta il dato politico. Lo sottolinea lo stesso Gariglio: Non posso che esprimere soddisfazione perché è stato sventato il tentativo di una manina di liberalizzare e deregolarizzare il sistema portuale, minando alle radici tutto l'impianto della legge 84/1994. Il Partito Democratico, con i suoi organi di vertice e con i suoi gruppi parlamentari, si è opposto con successo a questa operazione. Il Pd e i sindacati sono in pressing anche sulla norma che vuole eliminare l'articolo 18 comma 7 della legge portuale.



Recovery, PD e sindacati bocciano anche la modifica della norma sulle concessioni: C'è il rischio che si creino monopoli

Roma Anche la modifica art. 18 comma 7 è nel mirino del PD e del sindacato da sempre contro i monopoli. Se vale il ragionamento riferito all'autoproduzione spiega una fonte di maggioranza del Pd con il quale sosteniamo che non si può cambiare una legge speciale come la 84/94 attraverso strumenti che non riteniamo adeguati, allora questa tesi deve valere anche per l'art. 18.comma 7 che impedisce i monopoli sulle banchine italiane.



Caso PNRR, i sindacati: Ancora una volta si spaccia per riforma la perdita di diritti

Roma È arrivata anche la redazione del sindacato al sostanziale via libera all'autoproduzione nei porti decisa dal governo. Con un solo colpo si inseriscono due norme che stravolgono il mercato regolato dei porti, cancellando decenni di regole e sana occupazione, favorendo perdita di posti di lavoro, precarietà e peggioramento degli standard della sicurezza sul lavoro. Ad affermarlo sono i segretari generali Filt Cgil, Stefano Malorgio, Fit Cisl, Salvatore Pellicchia e Uiltrasporti Claudio Tarlazzi riguardo all'autoproduzione delle operazioni portuali a bordo delle navi e sul cumulo delle concessioni nei porti, spiegando che se fossero confermati i testi del PNRR che stanno circolando, ci troveremmo di fronte ad un'invasione di campo sui temi dei trasporti e dei porti, che dà il segno di come qualcuno confonda ancora una volta le riforme del Paese con la riduzione dei diritti del lavoro, facendo arretrare le lavoratrici e i lavoratori italiani rispetto a colleghi dei principali paesi europei. Per i tre dirigenti sindacali si tratta di una estrutturazione grave e pesante che colpisce ancora una volta il lavoro portuale ed i suoi addetti con pesanti ricadute sulla sicurezza, a vantaggio di alcuni grandi armatori, nonostante i vari benefici già riconosciutogli anche attraverso norme europee.



Autoproduzione, ANCIP sfida il governo: Pronti a bloccare i porti

Roma Diventa incandescente il clima sulle banchine italiane. Il rapporto fra mondo del lavoro e governo Draghi sono tesissimi dopo la pubblicazione del PNRR che riapre i giochi sul fronte dell'autoproduzione. Pesante l'affondo dell'ANCIP: L'uso del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per modificare alcune importanti norme approvate dal Parlamento, tra cui quella riguardante il tema della regolazione dell'autoproduzione nei porti, rappresenta un fatto gravissimo. Una offesa all'autonomia e al potere legislativo del Parlamento. Un colpo vergognoso ai lavoratori dei porti, alle imprese portuali sia articoli 16, imprese di sbarco e imbarco, agli articoli 18, imprese terminalistiche, agli articoli 17 imprese fornitrici di lavoro temporaneo nei porti. Per ANCIP è evidente la volontà di far saltare un principio e creare una distorsione mortale nel mercato delle imprese e del lavoro, mettendo in discussione una norma che regola il lavoro a bordo e il lavoro nei porti. I portuali facciano i portuali, i marittimi facciano i marittimi. Tutti i lavoratori dei porti italiani fanno appello al Ministro del Lavoro, Orlando e al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Giovannini affinché tale norma venga cancella dal documento del PNRR. Sale in noi la curiosità nel sapere quale manina, e per quali interessi di parte, abbia agito per inserire tale indicazione. Su questo punto andremo fino in fondo. La Sostenibilità tanto evocata deve necessariamente transitare dalla tutela del lavoro e dei lavoratori, cercare di contrapporre portuali e marittimi è un fatto gravissimo, al quale si risponderà con durezza. In conclusione, come ANCIP, dichiariamo a gran voce che siamo pronti ad affiancare e sostenere le organizzazioni sindacali in tutte le azioni che si riterranno più idonee per bloccare questo scempio, anche ad arrivare all'ipotesi di blocco dei porti di italiani.



Si all'autoproduzione e via il divieto di cumulo delle concessioni: è rivolta contro le riforme del Recovery / Il caso

Roma Nel Pnrr spuntano due novità: tra le riforme inserito nel Recovery Plan c'è l'autoproduzione e l'abolizione del 18 comma 7. Superamento del divieto per i porti di medie e grandi dimensioni di cumulo di concessioni per la medesima attività in ambito portuale. Il riferimento è alla norma attuale della legge portuale che impedisce di detenere due concessioni nello stesso porto per la stessa tipologia di merce. Un argomento di attualità dopo il caso di Genova, con la fusione tra Psa e Sech. Poi Superamento del vincolo di autoproduzione per favorire le pratiche concorrenziali. E' l'altra riforma che il governo vuole agganciare al Recovery Plan. Curioso che nel primo caso si elimini una norma che favorisce la concorrenza e nel secondo invece si agisca allo scopo opposto. Entrambi i tentativi però stanno sollevando polemiche feroci e i sindacati sono pronti a dare battaglia. In modo particolare nel mirino c'è il ministero dello Sviluppo economico, guidato da Giancarlo Giorgetti. Il ministero delle mobilità sostenibili di Enrico Giovannini sarebbe invece contrario alle due riforme.



Giachino confermato alla guida di Saimare: Con Draghi al governo, cambio di passo su infrastrutture e porti

Milano Il 2021 si apre all'insegna della crescita delle esportazioni e conferma come il mercato internazionale sarà un grande motore di rilancio economico e sociale se lo affronteremo con infrastrutture di trasporto più competitive, porti, reti ferroviarie e logistica. Ecco perché il cambio di passo del governo Draghi sarà la chiave di volta per il ritorno alla crescita del nostro Paese dopo vent'anni di bassissima crescita. Mino Giachino, confermato presidente e amministratore unico di Saimare, uno dei più importanti operatori in Italia nei servizi alle spedizioni internazionali, guarda alla politica di Draghi e del ministro Enrico Giovanni con ottimismo, dopo un anno il 2020 che sarà ricordato da tutti per l'effetto devastante avuto sia dal punto di vista sociale che economico. Anno che Saimare ha chiuso comunque in utile. Nell'azione del governo non c'è solo lo sblocco di opere più volte annunciato dice Giachino -, vi sono nuove procedure che consentiranno ai commissari di accelerare la realizzazione di opere lungamente attese. L'ex sottosegretario ai Trasporti del governo Berlusconi e voce autorevole del mondo della logistica ricorda che oggi l'Italia è guidata dal suo uomo migliore, lo stesso che il governo di cui ho avuto l'onore di fare parte ha designato nel 2011 al vertice della BCE superando non pochi contrasti. Secondo Giachino, i cantori della decrescita felice hanno lasciato finalmente il posto a chi punta invece sulla crescita reale, come antidoto per creare nuovi posti di lavoro e per ridurre il peso del debito pubblico. Da questo punto di vista aggiunge il completamento della tratta italiana del corridoio del Mediterraneo è strategica per la crescita ma anche per migliorare l'ambiente in una delle aree più inquinate d'Europa. Importante poi la scelta di inserire tra le opere del Recovery Plan la nuova diga foranea a Genova, il porto amato da Cavour, che così si candiderà a diventare il Porto d'Europa. Un'opera da tempo voluta dagli operatori del nostro shipping a partire da Aldo Spinelli, Augusto Cosulich, Alfonso Clerici e il compianto Paolo Scerni. Un'opera che rilancerà la crescita di tutto il vecchio triangolo industriale. Ora, sottolinea Giachino, mancano all'appello alcuni passaggi importanti come la nomina del commissario per la TAV, i lavori alla uscita del Terzo Valico ferroviario verso Novara e verso Milano, lo sblocco dello sportello unico doganale e la valorizzazione del ruolo dell'autotrasporto a partire dal riconoscimento dei maggiori costi del gasolio e dei tempi di pagamento. Infine, l'auspicio del numero uno di Saimare è che Ferrobonus e Autostrade del mare, due misure green ante litteram, sbloccate nel 2008 quando ero sottosegretario ai trasporti vengano inseriti strutturalmente nel bilancio dello Stato dando agli operatori un indirizzo forte e duraturo per diminuire il trasporto su gomma.



Shipping Italy

Focus

Ancip protesta per il Pnrr e si dice pronta al blocco dei porti italiani

L'uso del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per modificare alcune importanti norme approvate dal Parlamento, tra cui quella riguardante il tema della regolazione dell'autoproduzione nei porti, rappresenta un fatto gravissimo. Una offesa all'autonomia e al potere legislativo del Parlamento. Inizia così la dura nota con cui Ancip (Associazione nazionale delle compagnie e imprese portuali) commenta la notizia che nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza c'è un passaggio appositamente dedicato all'autoproduzione in banchina (da non limitare secondo il Governo). Un colpo vergognoso ai lavoratori dei porti, alle imprese portuali sia articoli 16, imprese di sbarco e imbarco, agli articoli 18, imprese terminalistiche, agli articoli 17 imprese fornitrici di lavoro temporaneo nei porti sostiene l'associazione. Che prosegue dicendo: C'è la volontà di far saltare un principio e creare una distorsione mortale nel mercato delle imprese e del lavoro, mettendo in discussione una norma che regola il lavoro a bordo e il lavoro nei porti. I portuali facciano i portuali, i marittimi facciano i marittimi. Tutti i lavoratori dei porti italiani fanno appello al Ministro del Lavoro, Orlando e al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Giovannini affinché tale norma venga cancella dal documento del Pnrr. Sale in noi la curiosità nel sapere quale manina', e per quali interessi di parte, abbia agito per inserire tale indicazione.

Su questo punto andremo fino in fondo aggiunge Ancip. La Sostenibilità tanto evocata deve necessariamente transitare dalla tutela del lavoro e dei lavoratori, cercare di contrapporre portuali e marittimi è un fatto gravissimo, al quale si risponderà con durezza. In conclusione, come Ancip, dichiariamo a gran voce che siamo pronti ad affiancare e sostenere le organizzazioni sindacali in tutte le azioni che si riterranno più idonee per bloccare questo scempio, anche ad arrivare all'ipotesi di blocco dei porti di italiani. La risposta da parte dei sindacati confederali è arrivata a stretto giro. Con un solo colpo si inseriscono due norme che stravolgono il mercato regolato dei porti, cancellando decenni di regole e sana occupazione, favorendo perdita di posti di lavoro, precarietà e peggioramento degli standard della sicurezza sul lavoro hanno affermato i segretari generali Filt Cgil, Stefano Malorgio, Fit Cisl, Salvatore Pellecchia, e Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi sull'autoproduzione delle operazioni portuali a bordo delle navi e sul cumulo delle concessioni nei porti, spiegando che se fossero confermati i testi del Pnrr che stanno circolando, ci troveremmo di fronte a un'invasione di campo sui temi dei trasporti e dei porti. I tre dirigenti sindacali hanno aggiunto: Mentre si afferma che l'Italia è proiettata sempre più nel modello europeo si cancellano le recenti norme che hanno rafforzato le regole sull'autoproduzione. Un'offesa alle migliaia di lavoratori che hanno lottato per avere regole certe e incontrovertibili sul ruolo e le mansioni che i lavoratori dei porti e del trasporto marittimo sono chiamati a rispettare. Una destrutturazione grave e pesante che colpisce ancora una volta il lavoro portuale e i suoi addetti con pesanti ricadute sulla sicurezza, a vantaggio di alcuni grandi armatori, nonostante i vari benefici già riconosciutogli anche attraverso norme europee. Inoltre spiegano Malorgio, Pellecchia e Tarlazzi l'azzeramento della norma di cui al comma 7 dell'articolo 18 della legge 84/94 porta al superamento del divieto di monopolio nei porti. Il cumulo delle concessioni non può essere un tema che si affronta tra pochi intimi senza alcun confronto preventivo con le parti sociali chiamate poi a dirimere le evidenti ricadute derivanti da questa ulteriore forzatura. Tutto questo affermano in concupisione i tre segretari generali non è competitività ma un danno a una parte significativa dell'economia del Paese alla quale siamo pronti a opporci immediatamente con tutti gli strumenti a nostra disposizione.



Recovery fund: nel Pnrr fondi per traghetti, aliscafi, bettoline a Gnl e stazioni di bunkeraggio

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dovrebbe essere giunto alla sua ultima stesura (ulteriormente rivista rispetto alle bozze precedenti) e domani (sabato 24 aprile) sarà esaminato e approvato dal Consiglio dei Ministri. Nel lungo elenco di stanziamenti previsti dal programma Next Generation Eu ci sono risorse destinate espressamente al rinnovo del naviglio operante lungo le coste italiane. nel documento si legge infatti che per rendere il trasporto locale più sostenibile è previsto il rinnovo di 5.540 autobus a basse/zero emissioni, l'acquisto di 53 treni elettrici e di navi verdi, 4 traghetti e 3 aliscafi alimentati a Gnl. Questi sono infatti alcuni dei progetti contenuti nella bozza del Recovery Plan all'interno della missione per la transizione ecologica. In aggiunta viene finanziato lo sviluppo di 40 stazioni di rifornimento per veicoli su ruota a idrogeno e 9 per il trasporto ferroviario. Oltre ai treni elettrici si indica anche l'acquisto di 100 carrozze di nuova concezione sviluppate con materiali riciclabili e rivestite con pannelli fotovoltaici. Per le navi destinate ai servizi di continuità territoriale di cabotaggio e di pattugliamento dei mari è previsto un cofinanziamento del 50% per l'acquisto di 19 nuove navi a corto raggio, o 5 unità a medio lungo raggio e il retrofitting di 9 unità a corto raggio e di 47 navi a medio lungo raggio. A queste misure si accompagnano interventi per lo sviluppo di infrastrutture per il bunkeraggio di Gnl che prevedono la realizzazione di 3 piccoli impianti di liquefazione nel Centro-Sud, lavori nel rigassificatore di Panigaglia per consentire il rifornimento di bettoline per il bunkeraggio e l'acquisto di 2 bettoline Gnl. Viene anche finanziato l'ammodernamento del parco automezzi dei Vigili del Fuoco, con 3.600 veicoli elettrici e a gas per i servizi istituzionali e l'introduzione di 200 nuovi mezzi con alimentazione ibrida elettrico-endotermica negli aeroporti. Per il trasporto pubblico si prevede anche la costruzione di 240 km di infrastrutture equipaggiate per il trasporto di massa mentre per la ricarica elettrica pubblica si punta allo sviluppo di 7.500 punti di ricarica nelle superstrade e di circa 13.750 punti di ricarica in centri urbani, oltre a 100 stazioni di ricarica sperimentali con tecnologie per lo stoccaggio dell'energia.



Shipping Italy

Focus

I soldi dei porti fuori dal Pnrr; dentro autoproduzione e superamento dell'articolo 18 comma 7

L'ultima versione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che domani (sabato 24 aprile) andrà all'esame definitivo del Consiglio dei Ministri non contiene stanziamenti per nuove opere infrastrutturali ma un paragrafo significativo è comunque dedicato alle banchine. Al capitolo 2 del documento, intitolato Le riforme abilitanti: semplificazione e concorrenza', fra le misure trasversali e le misure settoriali per la concorrenza ne riporta alcune specificamente per i porti. Più nel dettaglio si legge: In materia di porti, le riforme proposte sono orientate a: introdurre criteri più certi, chiari e trasparenti per il rilascio, la durata e le modalità di revoca delle concessioni demaniali portuali (modifica dell'art. 18 l. 28 gennaio 1994, n.84); superamento per i porti di medie e grandi dimensioni del divieto di cumulo di concessioni per la medesima attività in area portuale. Si parla dell'articolo 18 comma 7 e il Piano ricorda che al momento in ciascun porto l'impresa concessionaria non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto per la medesima attività (art. 18, c. 7, l. n. 84/1994), generando quindi un ostacolo in termini di efficienza. Un altro tema esplicitamente riportato nel Pnrr (anche se con una certa confusione) è il superamento del vincolo di autoproduzione. In realtà la misura prevede l'opposto e suggerisce cioè l'abrogazione del cosiddetto emendamento Gariglio' che, inserito nel decreto rilancio', impedirebbe quasi totalmente (se fosse stato emanato il relativo decreto attuativo) l'autoproduzione in banchina da parte delle compagnie di navigazione. Al momento le operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento merci) devono essere svolte da imprese autorizzate è scritto nel documento del Governo. Solo laddove non sia possibile ricorrere a tali imprese, la nave è autorizzata a svolgere in proprio tali operazioni (art. 16, 4bis, l. 84/1994). Eliminare tale vincolo rafforza le dinamiche concorrenziali. Sempre a proposito di porti sono infine stati esclusi dal Pnrr le risorse (oltre 3 miliardi) che le bozze precedenti destinavano a interventi di sviluppo infrastrutturale negli scali (cold ironing, nuova diga di Genova, porto di Trieste, ecc.). Questi interventi pare saranno finanziati con un altro fondo complementare al Pnrr da circa 30 miliardi che «utilizzerà le medesime procedure abilitanti, avrà milestones&targets per ogni progetto e godrà di un attento monitoraggio sulle sue opere al pari di quelle del Pnrr. Unica differenza rilevante l'assenza di obblighi di rendicontazione a Bruxelles e possibilità di scadenze più lunghe rispetto al 2026 in alcuni casi».



Shipping Italy

Focus

Firmato dal ministro Giovannini il decreto per erogare 24 milioni di aiuti agli ormeggiatori

E' stato firmato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, il decreto che sblocca indennizzi per 24 milioni di euro, per l'anno 2020, agli ormeggiatori che operano nei porti italiani e che hanno subito perdite a causa della crisi pandemica. Lo rende noto lo stesso dicastero romano spiegando che il provvedimento, che ha ricevuto il via libera dalla Commissione europea per quanto riguarda la compatibilità con le norme sugli aiuti di Stato, attua il decreto legge 34/2020 Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, convertito dalla legge 17 luglio 2020 n. 77. La cifra di 24 milioni viene riconosciuta a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeggio, compensazioni per i corrispettivi non riscossi a fronte di servizi effettuati tra il primo febbraio e il 15 ottobre 2020 e per le minori entrate derivanti dalle riduzioni tariffarie previste dall'Autorità marittima. Le domande per richiedere l'indennizzo, che possono essere inviate direttamente o tramite l'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaoli Porti Italiani (Angopoi), devono essere corredate della documentazione, specificata nel decreto, che attesti perdite, mancati ricavi e corrispettivi non percepiti.

